RSHA

991

Sh. 1 - 74

91 STRAN

RSHA

991

A r c h i v b e s t ä n d e

des RSHA - Amt VI

Archivbestand 9 9 1

Sabotage

4

S C H I F F E :

ARISTO	051
REICHENFELS	036
TOLLEY	051

VM I/H 6831 RSHA VI 043

VM I/H 6833 = KLÜSENER Alfred /DN:LUSTG/

VM I/H 6838 RSHA VI 043

VM I/H 6841 = SCHWEND Friedrich /DN:WENDIG/

VM I/H 6853 = HÖDL Hans /DN:DÖNSEL/

VM I/H 6870 = BIERSACK /DN:HELLES/

VM I/H 6883 = RÜHLE

VM I/H 6890 RSHA VI 054

od 991041 – Moke

VI

991

Sabotage

~~40~~ / 44

KLEN Ondrik

Štefan 20/4

Klein

4.3.

9.3.

2 X

též zvon

34 stran přiloženo

22/4 Kopal
2/5 Lutz

Left-Top Aligned

Z tohoto [illegible] byly pořízeny kopie (P); zapůjčeny originály (Z); příp. fotografovány (S) - přesně vyznačeno

datum	strany	kdo, jaké, é práv.	P-Z-S	poznámka

Centered

Right Bottom Aligned

991

Sabotage

Left-Top Aligned

Sabotage

Centered

991001

Right-Bottom Aligned

Abschrift!

A / Für den Export von Waren ergeben sich folgende Wege:

1./ Export via Genua im Transit durch Italien als alleinreisende Sendung.

2./ Export via Genua oder Triest im Transit durch Italien, angehängt an eine Sendung meiner Firma.

3./ Export via Genua, bezw. Triest als in Italien verzollte Einzelsendung.

4./ Wie vor, aber angehängt entsprechend 3./

5./ Hereinbringen nach Italien als Gepäck, Export nach einer der vorstehenden Varianten.

Hierzu ist im einzelnen zu bemerken:

Zu 1./ Der Weg ist gangbar. Verwendung finden zwei verschiedene Spediteure. (Oben ist ausdrücklich nur von Genua die Rede, via Triest nicht möglich!)

Es muss darauf geachtet werden, dass es sich bei der Sendung um ein ordentliches Kolli handelt, d.h. also z.B. Gewicht nicht unter 50 kg, höchstens 100 kg, Masse etwa 100 x 70 x 50 cm (nur als Beispiel angegeben, das muss sich nach der Ware richten). Nach Möglichkeit keine feuergefährlichen Gegenstände; falls es sich doch um solche handelt, dann in einer sicheren Verpackung. Aussen- und Innenverpackung neutral (Achtung! Es wurden schon in der Holzwolle F.V.S.-Fahrscheine gefunden!) Form der Aussenverpackung je nach Wareninh lt, also "handelsüblich". Schwundfreies Holz verwenden, aber auch dieses handelsüblich. Formen der Exportverpackung: vorher bei der betreffenden Firma studieren. Bei Beschreitung dieses Weges scheiden alle jene Waren als Deck-Deklarationen aus, die in Italien nicht hergestellt werden; brauchbar sind die italienischen Exporterzeugnisse und unter diesen wieder der Artikel, dessen Gewicht im Raumverhältnis am besten mit der Ware übereinstimmt.

991002

16

Zu 2./ Dieser Weg ist ebenfalls gangbar. Es ist nicht nötig, bei der Firma mehr zu machen, als sinngemäss laut vorstehenden Weg zu 1./ Studien zu treiben. Das einzelne Kolli kann bequem einzeln kommen, auch als Eilfracht oder Expresstück, aber nur nach meinen vorherigen Angaben.

Zu 3./ Der Weg dürfte gangbar sein, ich habe ihn aber noch nicht einmal für reguläre Ware versucht. Deshalb bitte feststellen, ob das gewünscht wird.

Zu 4./ Es gilt dasselbe wie zu 3./, mit einem Unterschied: Wenn für meine reguläre Ware die bisher beschrittenen Wege 1./ und 2./ nicht mehr gangbar sein sollten, versuche ich Weg 4./. Die Vorarbeiten sind bis zu einem gewissen Ausmass bereits erledigt. Die in Rede stehende Ware könnte vorsichtshalber natürlich nicht mit der ersten so behandelten Sendung, sondern mit einer späteren erst mitgehen.

Zu 5./ Technisch in Bezug auf den Export selbst die einfachste Lösung. Die Schwierigkeiten sind folgende:

a) Die Ware muss hier erst exportfertig verpackt werden.

b) Sie muss sodann zu der ausgewählten vertrauenswürdigen italienischen Firma gebracht und dort vor unbefugter Nachschau geschützt werden.

c) Für so behandelte Ware muss <u>unbedingt</u> der Kaufpreis in Italien eingehen, weil ihn die Firma an die Devisenbehörden abliefern muss. - Im übrigen ist auch dieser Weg noch nicht untersucht.

B./ <u>Für den Transport von Deutschland nach Italien zu beachten:</u>
Ordnungsgemässe Frachtbriefe, Zollbegleitpapiere etc. Warenbezeichnung bereits wie vorher gewählt, es sei denn, das Kolli reist bis Italien mit anderen, später aber allein; in diesem Fall verwandte Bezeichnung mit der gesamten Sendung.

Marke: <u>wenige</u> Buchstaben Initialen des Konsignatars }
Nummer: niedrige Nummer, vielleicht dreistellig: } z.B. I.C.N. 238
(Noch besser ist folgendes: für den Bahntransport ...(Bst.Hafen.)
reist die Ware unter der Bezeichnung, um bei obigem
Beispiel zu bleiben: C
Der Rest wird dann hier hinzugefügt!) 991003 3 17
...(Best.Hafen

Wenn irgend möglich, keine feuergefährlichen oder explosiblen Waren deklarieren; diese müssen gesondert gestaut werden, und zwar über Deck!
Bei Verpackung gegen Auslaufen, Ausriechen, Ausrinnen Vorkehrungen treffen. Z.B. keine Gläser, sondern Kanister, nicht runde Behälter, sondern eckige, die fester zu packen gehen. Wenn schon Glas erforderlich, dann dieselbe vorsehen. Auf eventuelles Ätzen, Verfärben der Verpackung oder anderer Waren etc. achten. Geruchsmöglichkeit bei Chemikalien besonders beachten! Ausrinnen von losen Körnern aus Holzfugen, Astlöchern etc. vorhersehen. Vielleicht gut, in Einzelgefässen verpacken, darum Ölleinwand; diese kann dann ruhig durch die Aussenverpackung sichtbar sein. Wichtig ist: innen kann die Ware aussehen, wie sie will, wenn sie erst auffällt, ist sie weg. Bei Weg 1./ und 2./ muss der Frachtbrief die Worte tragen: "In transito".

C/ Behandlung der Waren in Italien.

Die Waren müssen von Deutschland aus an eine der beiden nachfolgenden Adressen auf den Weg gebracht werden:
1./ S.An. Inocente Mangili Adriatica
Genova
oder
2./ A.Piedemonte und Dg. Genova

Bei Einzelsendungen ist die zweitgenannte Adresse besser. Falls Weg 2./ oder 4./ angewandt wird, kann die Adresse eventuell anders sein, nämlich entsprechend der von mir meiner Firma aufgegebenen Instruktionen. Falls Weg 3./ und 4./ untersucht werden sollen, ist sowieso der Versand an einen Spediteur wahrscheinlich nicht möglich, sondern die Ware muss an noch auszuwählende Firma gehen.

Für Weiterbehandlung der Ware benötige ich hier :
a) Faktura. Die Angaben können beliebig sein, ebenso kann diese auch auf weissem Papier geschrieben sein. Anzugeben sind: Kistenanzahl, Marke und Nummer, Inhalt (Anzahl und Material), Einzel- und Gesamtpreis, Bruttogewicht.

991004

b) So vorgeschrieben auch eine Konsulatsfaktura, d.h. eine ordnungsgemässe Rechnung mit Briefkopf, Angaben wie vor. Diese muss dann auf den richtigen Empfänger lauten. Ob die Konsulatsfaktura dort oder hier legalisiert wird, hängt von den Vorschriften des Bestimmungslandes ab und davon, wie die Ware von hier abgeht, d.h. als rein italienische oder als italienisierte unter Kenntnis des betreffenden neutralen Konsuls, dass es sich um deutsche Ware handelt.

c) Adresse des Empfängers oder, falls der Konsignatär ein anderer als der Empfänger ist, Adresse des letzteren. Als Konsignatär keine Spediteure wählen!

d) Anweisung, was mit den Verlade-Dokumenten geschehen soll. Keinesfalls nach Deutschland schicken, sondern von Italien direkt aufgeben.

e) Anweisung über die Deckung der Kosten: von Deutschland aus kann bis frei Genua die Vorfracht bezahlt werden. Hierzu kommen folgende Lire-Ausgaben: Zollabfertigung, Lagergeld, Ummarkieren, Speditionsgebühren, Gebühren für die Konsulatsfaktura (eventuell). Nebenher noch Kosten für die Einschaltung der betreffenden italienischen Firma. In Devisen zahlbar ist Seefracht und Versicherung.- (Zum Abschluss einer Versicherung /a fond perdu/ ist unbedingt zuzuraten!)

D/ <u>Behandlung im Bestimmungsland:</u>

Argentinien: Deutsche Waren werden hereingelassen, jedoch nur dann, wenn sie mit dem argentinischen Regierungsdampfer reisen. Es bliebe zu untersuchen, ob eine deutsche Firma der Auswechslung zustimmt. Auf der Reise ist keinerlei Gefahr.- Bei Ankunft besteht durchaus die Möglichkeit, ohne Beschau durchzukommen. Voraussetzung ist, dass der Empfänger gut bekannt usw. ist,- italienische Ware ist in Argentinien im Augenblick Einfuhr-verboten.

991005

19

Brasilien: Meines Wissens keine Schwierigkeiten bei der Einfuhr. Es kommt in erster Linie auf einen guten Konsignatär an.

Chile: wie Brasilien.

Columbien: Man kann sowohl deutsche wie italienische Ware schicken, aber deutsche ist gefährlicher. In Columbien besteht der Zwang, dass schon im Abgangshafen die Einfuhrlizenz vorliegen muss! Dadurch ist die Ware praktisch etikettiert, und zwar sowohl auf der Reise als auch bei der Ankunft.

Curaçao: Abzuraten, Ware nach Curacao zu senden. Besser ist ein sogenanntes Durchkonnossement nach Maracaibo und Weitertransport auf einem der kleinen deutschen Dampfer, die den Pendeldienst versehen. Dort Auswechselung oder bessere Leerung der Kiste.

Mexico : Ähnlich wie Brasilien.

Über die nicht genannten Länder kann ich keine besonderen Nachrichten aufgeben.

B/ Allgemein:

1./ Die Vorkehrungen müssen sehr genau getroffen werden. Waren, nach Hafenplätzen sind meistens gefährdeter als solche ins Innere. Die Ware kann ja ruhig im Ankunftshafen anders disponiert werden, aber die Papiere sollen auf Inlandsplätze lauten. Die Mittelsleute sollen wenige sein. Wenn der Spediteur gut ist, genügt dieser. Wenn nicht, dann mindestens noch einen Mann zwischenschalten! - Der Mittelsmann muss Anweisungen erhalten, die Papiere und alle anderen Hinweise verschwinden zu lassen. Für die Aussenkiste ist das nicht so wichtig wie für das innere Packmaterial.

2./ Für mich brauche ich die Möglichkeit, den Gang der Sendungen verfolgen zu können, und die Deckung im schlimmsten Falle Italien sofort verlassen zu können.

3./ Ferner benötige ich den Auftrag zur Durchführung dieser Tätigkeit unter Kenntnis wenigstens von S.

Abschrift!

1 / Für den Export von Waren ergeben sich folgende Wege:

1./ Export via Genua im Transit durch Italien als alleinreisende Sendung.

2./ Export via Genua oder Triest im Transit durch Italien, angehängt an eine Sendung meiner Firma.

3./ Export via Genua, bezw. Triest als in Italien verzollte Einzelsendung.

4./ Wie vor, aber angehängt entsprechend 3./

5./ Hereinbringen nach Italien als Gepäck, Export nach einer der vorstehenden Varianten.

Hierzu ist im einzelnen zu bemerken:

Zu 1./ Der Weg ist gangbar. Verwendung finden zwei verschiedene Spediteure. (Oben ist ausdrücklich nur von Genua die Rede, via Triest nicht möglich!)

Es muss darauf geachtet werden, dass es sich bei der Sendung um ein ordentliches Kolli handelt, d.h. also z.B. Gewicht nicht unter 50 Kg, höchstens 100 Kg, Masse etwa 100 x 70 x 50 cm (nur als Beispiel angegeben, dann muss sich nach der Ware richten). Nach Möglichkeit keine feuergefährlichen Gegenstände; falls es sich doch um solche handelt, dann in einer sicheren Verpackung. Aussen- und Innenverpackung neutral (Achtung! Es wurden schon in der Holzwolle S.V.S.-Fahrscheine gefunden!) Form der Aussenverpackung je nach Wareninh lt, also "handelsüblich". Schwundfreies Holz verwenden, aber auch dieses handelsüblich. Formen der Exportverpackung: vorher bei der betreffenden Firma studieren. Bei Beschreitung dieses Weges scheiden alle jene Waren als Deck-Deklarationen aus, die in Italien nicht hergestellt werden; brauchbar sind die italienischen Exporterzeugnisse und unter diesen wieder der Artikel, dessen Gewicht im Raumverhältnis am besten mit der Ware übereinstimmt.

991007

21

Zu 2./ Dieser Weg ist ebenfalls gangbar. Es ist nicht nötig, bei der Firma mehr zu machen, als sinngemäss laut vorstehenden Weg zu 1./ Studien zu treiben. Das einzelne Kolli kann bequem einzeln kommen, auch als Eilfracht oder Expressstück, aber nur nach meinen vorherigen Angaben.

Zu 3./ Der Weg dürfte gangbar sein, ich habe ihn aber noch nicht einmal für reguläre Ware versucht. Deshalb bitte feststellen, ob das gewünscht wird.

Zu 4./ Es gilt dasselbe wie zu 3./, mit einem Unterschied: Wenn für meine reguläre Ware die bisher beschrittenen Wege 1./ und 2./ nicht mehr gangbar sein sollten, versuche ich Weg 4./. Die Vorarbeiten sind bis zu einem gewissen Ausmass bereits erledigt. Die in Rede stehende Ware könnte vorsichtshalber natürlich nicht mit der ersten so behandelten Sendung, sondern mit einer späteren erst mitgehen.

Zu 5./ Technisch in Bezug auf den Export selbst die einfachste Lösung. Die Schwierigkeiten sind folgende:

a) Die Ware muss hier erst exportfertig verpackt werden.

b) Sie muss sodann zu der ausgewählten vertrauenswürdigen italienischen Firma gebracht und dort vor unbefugter Nachschau geschützt werden.

c) Für so behandelte Ware muss <u>unbedingt</u> der Kaufpreis in Italien eingehen, weil ihn die Firma an die Devisenbehörden abliefern muss. - Im übrigen ist auch dieser Weg noch nicht untersucht.

B./ <u>Für den Transport von Deutschland nach Italien zu beachten:</u>
Ordnungsgemässe Frachtbriefe, Zollbegleitpapiere etc. Warenbezeichnung bereits wie vorher gewählt, es sei denn, das Kolli reist bis Italien mit anderen, später aber allein; in diesem Fall verwandte Bezeichnung mit der gesamten Sendung.

Marke: <u>wenige</u> Buchstaben Initialen des Konsignatärs }
Nummer: niedrige Nummer, vielleicht dreistellig: } z.B. I.C.N. 238
(Noch besser ist folgendes: für den Bahntransport ...(Best.-Hafen.)
reist die Ware unter der Bezeichnung, um bei obigem Beispiel zu bleiben:
Der Rest wird dann hier hinzugefügt!) 991008 3 ...(Best.-Hafen 22

Wenn irgend möglich, keine feuergefährlichen oder explosiblen Waren deklarieren; diese müssen gesondert gestaut werden, und zwar über Deck!
Bei Verpackung gegen Auslaufen, Ausriechen, Ausrinnen Vorkehrungen treffen. Z.B. keine Gläser, sondern Blechbüchsen, nicht runde Behälter, sondern eckige, die fester zu packen gehen. Wenn schon Glas erforderlich, dann Kieselgur vorsehen. Auf eventuelles Ätzen, Verfärben der Verpackung oder anderer Waren etc. achten. Geruchsmöglichkeit bei Chemikalien besonders beachten! Ausrinnen von losen Körnern aus Holzfugen, Astlöchern etc. vorhersehen. Vielleicht gut, in Einzelgefässen verpacken, darum Bleiwand; diese kann dann ruhig durch die Aussenverpackung sichtbar sein. Wichtig ist: innen kann die Ware aussehen, wie sie will, wenn sie erst auffällt, ist sie weg. Bei Weg 1./ und 2./ muss der Frachtbrief die Worte tragen: "Im transito".

C/ Behandlung der Waren in Italien.

Die Waren müssen von Deutschland aus an eine der beiden nachfolgenden Adressen auf den Weg gebracht werden:
1./ S.An. Inocente Mangili Adriatica
Genova
oder
2./ A.Piedemonte und Sp. Genova

Bei Einzelsendungen ist die zweitgenannte Adresse besser. Falls Weg 2./ oder 4./ angewandt wird, kann die Adresse eventuell anders sein, nämlich entsprechend der von mir meiner Firma aufgegebenen Instruktion~~en~~. Falls Weg 3./ und 4./ untersucht werden sollen, ist sowieso der Versand an einen Spediteur wahrscheinlich nicht möglich, sondern die Ware muss an noch auszuwählende Firma gehen.

Für Weiterbehandlung der Ware benötige ich hier :
a) Faktura. Die Angaben können beliebig sein, ebenso kann diese auch auf weissem Papier geschrieben sein. Anzugeben sind: Kistenanzahl, Marke und Nummer, Inhalt (Anzahl und Material), Einzel- und Gesamtpreis, Bruttogewicht.

991009

b) So vorgeschrieben auch eine Konsulatsfaktura, d.h. eine ordnungsgemässe Rechnung mit Briefkopf, Angaben wie vor. Diese muss dann auf den richtigen Empfänger lauten. Ob die Konsulatsfaktura dort oder hier legalisiert wird, hängt von den Vorschriften des Bestimmungslandes ab und davon, wie die Ware von hier abgeht, d.h. als rein italienische oder als italienisierte unter Kenntnis des betreffenden neutralen Konsuls, dass es sich um deutsche Ware handelt.

c) Adresse des Empfängers oder, falls der Konsignatär ein anderer als der Empfänger ist, Adresse des letzteren. Als Konsignatär keine Spediteure wählen!

d) Anweisung, was mit den Verlade-Dokumenten geschehen soll. Keinesfalls nach Deutschland schicken, sondern von Italien direkt aufgeben.

e) Anweisung über die Deckung der Kosten: von Deutschland aus kann bis frei Genua die Vorfracht bezahlt werden. Hierzu kommen folgende Lire-Ausgaben: Zollabfertigung, Lagergeld, Umsackieren, Speditionsgebühren, Gebühren für die Konsulatsfaktura (eventuell). Nebenher noch Kosten für die Einschaltung der betreffenden italienischen Firma. In Devisen zahlbar ist Seefracht und Versicherung.- (Zum Abschluss einer Versicherung /a fond perdu/ ist unbedingt zuzuraten!)

2/ <u>Behandlung im Bestimmungsland:</u>

Argentinien: Deutsche Waren werden hereingelassen, jedoch nur dann, wenn sie mit dem argentinischen Regierungsdampfer reisen. Es bliebe zu untersuchen, ob eine deutsche Firma der Auswechslung zustimmt. Auf der Reise ist keinerlei Gefahr.- Bei Ankunft besteht durchaus die Möglichkeit, ohne Beschau durchzukommen. Voraussetzung ist, dass der Empfänger gut bekannt usw. ist.- italienische Ware ist in Argentinien im Augenblick Einfuhr/verboten.

991010

24

Brasilien: Meines Wissens keine Schwierigkeiten bei der Einfuhr. Es kommt in erster Linie auf einen guten Konsignatär an.

Chile: wie Brasilien.

Columbien: Man kann sowohl deutsche wie italienische Ware schicken, aber deutsche ist gefährlicher. In Columbien besteht der Zwang, dass schon im Abgangshafen die Einfuhrlizenz vorliegen muss! Dadurch ist die Ware praktisch etikettiert, und zwar sowohl auf der Reise als auch bei der Ankunft.

Curaçao: Abzuraten, Ware nach Curacao zu senden. Besser ist ein sogenanntes Durchkonnossement nach Maracaibo und Weitertransport auf einem der kleinen deutschen Dampfer, die den Pendeldienst versehen. Dort Auswechselung oder besser Leerung der Kiste.

Mexico : Ähnlich wie Brasilien.

Über die nicht genannten Länder kann ich keine besonderen Nachrichten aufgeben.

V/ Allgemein:

1./ Die Vorkehrungen müssen sehr genau getroffen werden. Waren, nach Hafenplätzen sind meistens gefährdeter als solche ins Innere. Die Ware kann ja ruhig im Ankunftshafen anders disponiert werden, aber die Papiere sollen auf Inlandsplätze laufen. Die Mittelsleute sollen wenige sein. Wenn der Spediteur gut ist, genügt dieser. Wenn nicht, dann mindestens noch einen Mann zwischengeschalten! - Der Mittelsmann muss Anweisungen erhalten, die Papiere und alle anderen Hinweise verschwinden zu lassen. Für die Aussenkiste ist das nicht so wichtig wie für das innere Packmaterial.

2./ Für mich brauche ich die Möglichkeit, den Gang der Sendungen verfolgen zu können, und die Deckung im schlimmsten Falle Italien sofort verlassen zu können.

3./ Ferner benötige ich den Auftrag zur Durchführung dieser Tätigkeit unter Kenntnis wenigstens von

S.

F.d.R.d.A.

991011

45

Abschrift!

A / Für den Export von Waren ergeben sich folgende Wege:

1./ Export via Genua im Transit durch Italien als alleinreisende Sendung.

2./ Export via Genua oder Triest im Transit durch Italien, angehängt an eine Sendung meiner Firma.

3./ Export via Genua, bezw. Triest als in Italien verzollte Einzelsendung.

4./ Wie vor, aber angehängt entsprechend 3./

5./ Hereinbringen nach Italien als Gepäck, Export nach einer der vorstehenden Varianten.

Hierzu ist im einzelnen zu bemerken:

Zu 1./ Der Weg ist gangbar. Verwendung finden zwei verschiedene Spediteure. (Oben ist ausdrücklich nur von Genua die Rede, via Triest nicht möglich!)

Es muss darauf geachtet werden, dass es sich bei der Sendung um ein ordentliches Kolli handelt, d.h. also z.B. Gewicht nicht unter 5o Kg, höchstens loo kg, Masse etwa loo x 7o x 5o cm (nur als Beispiel angegeben, das muss sich nach der Ware richten). Nach Möglichkeit keine feuergefährlichen Gegenstände; falls es sich doch um solche handelt, dann in einer sicheren Verpackung. Aussen- und Innenverpackung neutral (Achtung! Es wurden schon in der Holzwolle S.V.G.-Fahrscheine gefunden!) Form der Aussenverpackung je nach Wareninh lt, also "handelsüblich". Schwundfreies Holz verwenden, aber auch dieses handelsüblich. Formen der Exportverpackung: vorher bei der betreffenden Firma studieren. Bei Beschreitung dieses Weges scheiden alle jene Waren als Deck-Deklarationen aus, die in Italien nicht hergestellt werden; brauchbar sind die italienischen Exporterzeugnisse und unter diesen wieder der Artikel, dessen Gewicht im Raumverhältnis am besten mit der Ware übereinstimmt.

991012

Zu 2./ Dieser Weg ist ebenfalls gangbar. Es ist nicht nötig, bei der Firma mehr zu machen, als sinngemäss laut vorstehenden Weg zu 1./ Studien zu treiben. Das einzelne Kolli kann bequem einzeln kommen, auch als Eilfracht oder Expresstück, aber nur nach meinen vorherigen Angaben.

Zu 3./ Der Weg dürfte gangbar sein, ich habe ihn aber noch nicht einmal für reguläre Ware versucht. Deshalb bitte feststellen, ob das gewünscht wird.

Zu 4./ Es gilt dasselbe wie zu 3./, mit einem Unterschied: Wenn für meine reguläre Ware die bisher beschrittenen Wege 1./ und 2./ nicht mehr gangbar sein sollten, versuche ich Weg 4./. Die Vorarbeiten sind bis zu einem gewissen Ausmass bereits erledigt. Die in Rede stehende Ware könnte vorsichtshalber natürlich nicht mit der ersten so behandelten Sendung, sondern mit einer späteren erst mitgehen.

Zu 5./ Technisch in Bezug auf den Export selbst die einfachste Lösung. Die Schwierigkeiten sind folgende:

a) Die Ware muss hier erst exportfertig verpackt werden.

b) Sie muss sodann zu der ausgewählten vertrauenswürdigen italienischen Firma gebracht und dort vor unbefugter Nachschau geschützt werden.

c) Für so behandelte Ware muss <u>unbedingt</u> der Kaufpreis in Italien eingehen , weil ihn die Firma an die Devisenbehörden abliefern muss. - Im übrigen ist auch dieser Weg noch nicht untersucht.

B./ <u>Für den Transport von Deutschland nach Italien zu beachten:</u>
Ordnungsgemässe Frachtbriefe, Zollbegleitpapiere etc. Warenbezeichnung bereits wie vorher gewählt, es sei denn, das Kolli reist bis Italien mit anderen, später aber allein; in diesem Fall verwandte Bezeichnung mit der gesamten Sendung.

Marke: <u>wenige</u> Buchstaben initialen des Konsignatärs)
Nummer: niedrige Nummer, vielleicht dreistellig:) z.B. I.C.N 238
(Noch besser ist folgendes: für den Bahntransport ...(Bst.Hafen.)
reist die Ware unter der Bezeichnung, um bei obigem
Beispiel zu bleiben: C
Der Rest wird dann hier hinzugefügt!) 991013 3 27
...(Best.Hafen

Wenn irgend möglich, keine feuergefährlichen oder explosiblen Waren deklarieren; diese müssen gesondert gestaut werden, und zwar über Deck!
Bei Verpackung gegen Auslaufen, Ausriechen, Ausrinnen Vorkehrungen treffen. Z.B. keine Gläser, sondern Kanister, nicht runde Behälter, sondern eckige, die fester zu packen gehen. Wenn schon Glas erforderlich, dann Kieselgur vorsehen. Auf eventuelles Ätzen, Verfärben der Verpackung oder anderer Waren etc. achten. Geruchsmöglichkeit bei Chemikalien besonders beachten! Ausrinnen von losen Körnern aus Holzfugen, Astlöchern etc. vorhersehen. Vielleicht gut, in Einzelgefässen verpacken, darum Ölleinwand; diese kann dann ruhig durch die Aussenverpackung sichtbar sein. Wichtig ist: innen kann die Ware aussehen, wie sie will, wenn sie erst auffällt, ist sie weg. Bei Weg 1./ und 2./ muss der Frachtbrief die Worte tragen: "In transito".

C/ Behandlung der Waren in Italien.

Die Waren müssen von Deutschland aus an eine der beiden nachfolgenden Adressen auf den Weg gebracht werden:
1./ S.An. Inocente Sangili Adriatica
Genova
oder
2./ A.Piedemonte und Cø. Genova

Bei Einzelsendungen ist die zweitgenannte Adresse besser. Falls Weg 2./ oder 4./ angewandt wird, kann die Adresse eventuell anders sein, nämlich entsprechend der von mir meiner Firma aufgegebenen Instruktionen. Falls Weg 3./ und 4./ untersucht werden sollen, ist sowieso der Versand an einen Spediteur wahrscheinlich nicht möglich, sondern die Ware muss an noch auszuwählende Firma gehen.

Für Weiterbehandlung der Ware benötige ich hier :
a) Faktura. Die Angaben können beliebig sein, ebenso kann diese auch auf weissem Papier geschrieben sein. Anzugeben sind: Kistenanzahl, Marke und Nummer, Inhalt (Anzahl und Material), Einzel- und Gesamtpreis, Bruttogewicht.

991014

28

b) So vorgeschrieben auch eine Konsulatsfaktura, d.h. eine ordnungsgemässe Rechnung mit Briefkopf, Angaben wie vor. Diese muss dann auf den richtigen Empfänger laufen. Ob die Konsulatsfaktura dort oder hier legalisiert wird, hängt von den Vorschriften des Bestimmungslandes ab und davon, wie die Ware von hier abgeht, d.h. als rein italienische oder als italienisierte unter Kenntnis des betreffenden neutralen Konsuls, dass es sich um deutsche Ware handelt.

c) Adresse des Empfängers oder, falls der Konsignatär ein anderer als der Empfänger ist, Adresse des letzteren. Als Konsignatär keine Spediteure wählen!

d) Anweisung, was mit den Verlade-Dokumenten geschehen soll. Keinesfalls nach Deutschland schicken, sondern von Italien direkt aufgeben.

e) Anweisung über die Deckung der Kosten: von Deutschland aus kann bis frei Genua die Vorfracht bezahlt werden. Hierzu kommen folgende Lire-Ausgaben: Zollabfertigung, Lagergeld, Ummarkieren, Speditionsgebühren, Gebühren für die Konsulatsfaktura (eventuell). Nebenher noch Kosten für die Einschaltung der betreffenden italienischen Firma. In Devisen zahlbar ist Seefracht und Versicherung.- (Zum Abschluss einer Versicherung /a fond perdu/ ist unbedingt zuzuraten!)

D/ <u>Behandlung im Bestimmungsland:</u>

Argentinien: Deutsche Waren werden hereingelassen, jedoch nur dann, wenn sie mit dem argentinischen Regierungsdampfer reisen. Es bliebe zu untersuchen, ob eine deutsche Firma der Auswechslung zustimmt. Auf der Reise ist keinerlei Gefahr.- Bei Ankunft besteht durchaus die Möglichkeit, ohne Beschau durchzukommen. Voraussetzung ist, dass der Empfänger gut bekannt usw. ist,- italienische Ware ist in Argentinien im Augenblick Einfuhr-verboten.

991015

29

Brasilien: Meines Wissens keine Schwierigkeiten bei der Einfuhr. Es kommt in erster Linie auf einen guten Konsignatär an.

Chile: wie Brasilien.

Columbien: Man kann sowohl deutsche wie italienische Ware schicken, aber deutsche ist gefährlicher. In Columbien besteht der Zwang, dass schon im Abgangshafen die Einfuhrlizenz vorliegen muss! Dadurch ist die Ware praktisch etikettiert, und zwar sowohl auf der Reise als auch bei der Ankunft.

Curaçao: Abzuraten, Ware nach Curacao zu senden. Besser ist ein sogenanntes Durchkonnossement nach Maracaibo und Weitertransport auf einem der kleinen deutschen Dampfer, die den Pendeldienst versehen. Dort Auswechselung oder besser Leerung der Kiste.

Mexico : Ähnlich wie Brasilien.

Über die nicht genannten Länder kann ich keine besonderen Nachrichten aufgeben.

E/ Allgemein:

1./ Die Vorkehrungen müssen sehr genau getroffen werden. Waren, nach Hafenplätzen sind meistens gefährdeter als solche ins Innere. Die Ware kann ja ruhig im Ankunftshafen anders disponiert werden, aber die Papiere sollen auf Inlandsplätze lauten. Die Mittelsleute sollen wenige sein. Wenn der Spediteur gut ist, genügt dieser. Wenn nicht, dann mindestens noch einen Mann zwischenschalten! - Der Mittelsmann muss Anweisungen erhalten, die Papiere und alle anderen Hinweise verschwinden zu lassen. Für die Aussenkiste ist das nicht so wichtig wie für das innere Packmaterial.

2./ Für mich brauche ich die Möglichkeit, den Gang der Sendungen verfolgen zu können, und die Deckung im schlimmsten Falle Italien sofort verlassen zu können.

3./ Ferner benötige ich den Auftrag zur Durchführung dieser Tätigkeit unter Kenntnis wenigstens von S.

F.d.R.d.A.

Abschrift!

A / Für den Export von Waren ergeben sich folgende Lage:

1.) Export via Genua im Transit durch Italien als alleinreisende Sendung.
2.) Export via Genua oder Triest im Transit durch Italien, angehängt an eine Sendung meiner Firma.
3.) Export via Genua, bzw. Triest als in Italien verzollte Einzelsendung.
4.) Wie vor, aber angehängt entsprechend 3.).
5.) Hereinbringen nach Italien als Gepäck, Export nach einer der vorstehenden Varianten.

Hierzu ist im einzelnen zu bemerken:

Zu 1.) Der Weg ist gangbar. Verwendung finden zwei verschiedene Spediteure. (Oben ist ausdrücklich nur von Genua die Rede, via Triest nicht möglich!).

Es muss darauf geachtet werden, dass es sich bei der Sendung um ein ordentliches Kolli handelt, d.h. also z.B. Gewicht nicht unter 50 kg, höchstens 100 kg, Masse etwa 100 x 70 x 50 cm (nur als Beispiel angegeben, das muss sich nach der Ware richten). Nach Möglichkeit keine feuergefährlichen Gegenstände; falls es sich doch um solche handelt, dann in einer sicheren Verpackung. Aussen- und Innenverpackung neutral (Achtung! Es wurden schon in der Holzwolle B.V.G.-Fahrscheine gefunden!) Form der Aussenverpackung je nach Wareninhalt, also "handelsüblich". Schwundfreies Holz verwenden, aber auch dieses handelsüblich. Formen der Exportverpackung: vorher bei der betreffenden Firma studieren. Bei Beschreibung dieses Weges scheiden alle jene Waren als Deck-Deklarationen aus, die

in Italien nicht hergestellt werden; brauchbar sind die italienischen Exporterzeugnisse und unter diesen wieder der Artikel, dessen Gewicht im Raumverhältnis am besten mit der Ware übereinstimmt.

Zu 2.) Dieser Weg ist ebenfalls gangbar. Es ist nicht nötig, bei der Firma mehr zu machen, als sinngemäss laut vorstehenden Weg zu 1.) Studien zu treiben. Das einzelne Kolli kann bequem einzeln kommen, auch als Filfracht oder Expressstück, aber nur nach meinen vorherigen Angaben.

Zu 3.) Der Weg dürfte gangbar sein, ich habe ihn aber noch nicht einmal für reguläre Ware versucht. Deshalb bitte feststellen, ob das gewünscht wird.

Zu 4.) Es gilt dasselbe wie zu 3.) mit einem Unterschied: Wenn für meine reguläre Ware die bisher beschrittenen Wege 1.) und 2.) nicht mehr gangbar sein sollten, versuche ich Weg 4.). Die Vorarbeiten sind bis zu einem gewissen Ausmass bereits erledigt. Die in Rede stehende Ware könnte vorsichtshalber natürlich nicht mit der ersten so behandelten Sendung, sondern mit einer späteren erst mitgehen.

Zu 5.) Technisch in Bezug auf den Export selbst die einfachste Lösung. Die Schwierigkeiten sind folgende:

a) Die Ware muss hier erst exportfertig verpackt werden.

b) Sie muss sodann zu der ausgewählten vertrauenswürdigen italienischen Firma gebracht und dort vor unbefugter Nachschau geschützt werden.

c) Für so behandelte Ware muss unbedingt der Kaufpreis in Italien eingehen, weil ihn die Firma an die Devisenbehörden abliefern muss. - Im übrigen ist auch dieser Weg noch nicht untersucht.

B./ <u>Für den Transport von Deutschland nach Italien zu beachten:</u>

Ordnungsgemässe Frachtbriefe, Zollbegleitpapiere etc. Warenbezeichnung bereits wie vorher gewählt, es sei denn, das Kolli reist bis Italien mit anderen, später aber allein; in diesem Fall verwandte Bezeichnung mit der gesamten Sendung.

Marke: <u>wenige</u> Buchstaben Initialen des Konsignatärs: } z.B. I.C.N.
Nummer: niedrige Nummer, vielleicht dreistellig: } 238 ...(Bst.Hafen.)

(Noch besser ist folgendes: für den Bahntransport reist die Ware unter der Bezeichnung, um bei obigem Beispiel zu bleiben: C 3
Der Rest wird dann hier hinzugefügt! ...(Bst.Hafen)

Wenn irgend möglich, keine feuergefährlichen oder explosiblen Waren deklarieren; diese <u>müssen</u> gesondert gestaut werden, und zwar über Deck! Bei Verpackung gegen Auslaufen, Ausriechen, Ausrinnen Vorkehrungen treffen. Z.B. keine Gläser, sondern Kanister, nicht runde Behälter, sondern eckige, die fester zu packen gehen. Wenn schon Glas erforderlich, dann Kieselgur vorsehen. Auf eventuelles Ätzen, Verfärben der Verpackung oder anderer Waren etc. achten. Geruchsmöglichkeit bei Chemikalien besonders beachten! Ausrinnen von losen Körnern aus Holzfugen, Astlöchern etc. vorhersehen. Vielleicht gut, in Einzelgefässen verpacken, darum Ölleinwand; diese kann dann ruhig durch die Aussenverpackung sichtbar sein. Wichtig ist: <u>innen</u> kann die Ware aussehen, wie sie will, wenn sie erst auffällt, ist sie weg. Bei Weg 1.) und 2.) <u>muss</u> der Frachtbrief die Worte tragen: "In transito".

C./ Behandlung der Waren in Italien.

Die Waren müssen von Deutschland aus an eine der beiden nachfolgenden Adressen auf den Weg gebracht werden:

1.) S.An. Inocente Manzili Adriatica
Genova

oder

2.) A. Pedemonte & C. Genova

Bei Einzelsendungen ist die zweitgenannte Adresse besser. Falls Weg 2.) oder 4.) angewandt wird, kann die Adresse eventuell anders sein, nämlich entsprechend der von mir meiner Firma aufgegebenen Instruktion. Falls Weg 3.) und 4.) untersucht werden sollen, ist sowieso der Versand an einen Spediteur wahrscheinlich nicht möglich, sondern die Ware muss an noch auszuwählende Firma gehen.

Für Weiterbehandlung der Ware benötige ich hier:

a) Faktura. Die Angaben können beliebig sein, ebenso kann diese auch auf weissem Papier geschrieben sein. Anzugeben sind: Kistenanzahl, Marke und Nummer, Inhalt (Anzahl und Material), Einzel- und Gesamtpreis, Bruttogewicht.

b) Wo vorgeschrieben auch eine Konsulatsfaktura, d.h. eine ordnungsgemässe Rechnung mit Briefkopf, Angaben wie vor. Diese muss dann auf den richtigen Empfänger lauten. Ob diese Konsulatsfaktura dort oder hier legalisiert wird, hängt von den Vorschriften des Bestimmungslandes ab und davon, wie die Ware von hier abgeht, d.h. als rein italienische oder als italienisierte unter Kenntnis des betreffenden neutralen Konsuls, dass es sich um deutsche Ware handelt.

c) Adresse des Empfängers oder, falls der Konsignatär ein anderer als der Empfänger ist, Adresse des letzteren. Als Konsignatär keine Spediteure wählen!

d) Anweisung, was mit den Verlade-Dokumenten geschehen soll. Keinesfalls nach Deutschland schicken, sondern von Italien direkt aufgeben.

e) Anweisung über die Deckung der Kosten: von Deutschland aus kann bis frei Genua die Vorfracht bezahlt werden. Hierzu kommen folgende Lire-Ausgaben: Zollabfertigung, Lagergeld, Ummarkieren, Speditionsgebühren, Gebühren für die Konsulatsfaktura (eventuell). Ebenher noch Kosten für die Einschaltung der betreffenden italienischen Firma. In Devisen zahlber ist Seefracht und Versicherung.- (Zum Abschluss einer Versicherung /a fond perdu/ ist unbedingt zuzuraten!)

D/ <u>Behandlung im Bestimmungsland:</u>

Argentinien — Deutsche Waren werden hereingelassen, jedoch nur dann, wenn sie mit dem argentinischen Regierungsdampfer reisen. Es bliebe zu untersuchen, ob eine deutsche Firma der Auswechslung zustimmt. Auf der Reise ist keinerlei Gefahr.- Bei Ankunft besteht durchaus die Möglichkeit, ohne Beschau durchzukommen. Voraussetzung ist, daß der Empfänger gut bekannt usw. ist,- italienische Ware ist in Argentinien im Augenblick einfuhrverboten.

Brasilien — Meines Wissens keine Schwierigkeiten bei der Einfuhr. Es kommt in erster Linie auf einen guten Konsignatär an.

Chile — wie Brasilien.

Columbien — Man kann sowohl deutsche wie italienische Ware schikken, aber deutsche ist gefährlicher. In Columbien besteht der Zwang, dass schon im Abgabgshafen die Einfuhrlizenz vorliegen muss! Dadurch ist die Ware praktisch etikettiert, und zwar sowohl au f der Reise als auch bei der Ahkunft.

- 6 -

Curacao — Abzusten, Ware nach Curacao zu senden. Besser ist ein sogenanntes Durchkonnossement nach Maracaibo und Weitertransport auf einem der kleinen deutschen Dampfer, die den Pendeldienst versehen. Dort Auswechselung oder besser Leerung der Kiste.

Mexico — Ähnlich wie Brasilien.

Über die nicht genannten Länder kann ich keine besonderen Nachrichten aufgeben.

E./ Allgemein:

1.) Die Vorkehrungen müssen sehr genau getroffen werden. Waren, nach Hafenplätzen sind meistens gefährdeter als solche ins Innere. Die Ware kann ja ruhig im Ankunftshafen anders disponiert werden, aber die Papiere sollen auf Inlandsplätze lauten. Die Mittelsleute sollen wenige sein. Wenn der Spediteur gut ist, genügt dieser. Wenn nicht, dass mindestens noch einen Mann zwischenschalten! - Der Mittelsmann muss Anweisungen erhalten, die Papiere und alle anderen Hinweise verschwinden zu lassen. Für die Aussenkiste ist das nicht so wichtig wie für das innere Packmaterial.

2.) Für mich brauche ich die Möglichkeit, den Gang der Sendungen verfolgen zu können und die Deckung, im schlimmsten Falle Italien sofort verlassen zu können.

3.) Ferner benötige ich den Auftrag zur Durchführung dieser Tätigkeit unter Kenntnis wenigstens von S.

F.d.R.d.A.
Stille
SS-H-stuf.

991022

Abschrift!

A / Für den Export von Waren ergeben sich folgende Lage:

1.) Export via Genua im Transit durch Italien als alleinreisende Sendung.
2.) Export via Genua oder Triest im Transit durch Italien, angehängt an eine Sendung meiner Firma.
3.) Export via Genua, bzw. Triest als in Italien verzollte Einzelsendung.
4.) Wie vor, aber angehängt entsprechend 3.).
5.) Hereinbringen nach Italien als Gepäck, Export nach einer der vorstehenden Varianten.

Hierzu ist im einzelnen zu bemerken:

Zu 1.) Der Weg ist gangbar. Verwendung finden zwei verschiedene Spediteure. (Oben ist ausdrücklich nur von Genua die Rede, via Triest nicht möglich!).

Es muss darauf geachtet werden, dass es sich bei der Sendung um ein ordentliches Kolli handelt, d.h. also z.B. Gewicht nicht unter 50 kg, höchstens 100 kg, Masse etwa 100 x 70 x 50 cm (nur als Beispiel angegeben, das muss sich nach der Ware richten). Nach Möglichkeit keine feuergefährlichen Gegenstände; falls es sich doch um solche handelt, dann in einer sicheren Verpackung. Aussen- und Innenverpackung neutral (Achtung! Es wurden schon in der Holzwolle D.V.G.-Fahrscheine gefunden!) Form der Aussenverpackung je nach Wareninhalt, also "handelsüblich". Schwundfreies Holz verwenden, aber auch dieses handelsüblich. Formen der Exportverpackung: vorher bei der betreffenden Firma studieren. Bei Beschreibung dieses Weges scheiden alle jene Waren als Deck-Deklarationen aus, die

in Italien nicht hergestellt werden; brauchbar sind die italienischen Exporterzeugnisse und unter diesen wieder der Artikel, dessen Gewicht im Raumverhältnis am besten mit der Ware übereinstimmt.

Zu 2.) Dieser Weg ist ebenfalls gangbar. Es ist nicht nötig, bei der Firma mehr zu machen, als sinngemäss laut vorstehenden Weg zu 1.) Studien zu treiben. Das einzelne Kolli kann bequem einzeln kommen, auch als Eilfracht oder Expressstück, aber nur nach meinen vorherigen Angaben.

Zu 3.) Der Weg dürfte gangbar sein, ich habe ihn aber noch nicht einmal für reguläre Ware versucht. Deshalb bitte feststellen, ob das gewünscht wird.

Zu 4.) Es gilt dasselbe wie zu 3.) mit einem Unterschied: Wenn für meine reguläre Ware die bisher beschrittenen Wege 1.) und 2.) nicht mehr gangbar sein sollten, versuche ich Weg 4.). Die Vorarbeiten sind bis zu einem gewissen Ausmass bereits erledigt. Die in Rede stehende Ware könnte vorsichtshalber natürlich nicht mit der ersten so behandelten Sendung, sondern mit einer späteren erst mitgehen.

Zu 5.) Technisch in Bezug auf den Export selbst die einfachste Lösung. Die Schwierigkeiten sind folgende:

a) Die Ware muss hier erst exportfertig verpackt werden.

b) Sie muss sodann zu der ausgewählten vertrauenswürdigen italienischen Firma gebracht und dort vor unbefugter Nachschau geschützt werden.

c) Für so behandelte Ware muss unbedingt der Kaufpreis in Italien eingehen, weil ihn die Firma an die Devisenbehörden abliefern muss. - Im übrigen ist auch dieser Weg noch nicht untersucht.

991024

32

5./ <u>Für den Transport von Deutschland nach Italien zu beachten:</u>

Ordnungsgemässe Frachtbriefe, Zollbegleitpapiere etc. Warenbezeichnung bereits wie vorher gewählt, es sei denn, das Kolli reist bis Italien mit anderen, später aber allein; in diesem Fall verwandte Bezeichnung mit der gesamten Sendung.

Marke: <u>wenige</u> Buchstaben Initialen des Konsignatärs: } z.B.I.C.I.
Nummer: niedrige Nummer, vielleicht dreistellig: } 258
...(Bst.Hafen.)

(Noch besser ist folgendes: für den Bahntransport reist die Ware unter der Bezeichnung, um bei obigem Beispiel zu bleiben: C 3
Der Rest wird dann hier hinzugefügt! ...(Bst.Hafen)

Wenn irgend möglich, keine feuergefährlichen oder explosiblen Waren deklarieren; diese <u>müssen</u> gesondert gestaut werden, und zwar über Deck! Bei Verpackung gegen Auslaufen, Ausriechen, Ausrinnen Vorkehrungen treffen. Z.B. keine Gläser, sondern Kanister, nicht runde Behälter, sondern eckige, die fester zu packen gehen. Wenn schon Glas erforderlich, dann Kieselgur vorsehen. Auf eventuelles Ätzen, Verfärben der Verpackung oder anderer Waren etc. achten. Geruchsmöglichkeit bei Chemikalien besonders beachten! Ausrinnen von losen Körnern aus Holzfugen, Astlöchern etc. vorhersehen. Vielleicht gut, in Einzelgefässen verpacken, darum Ölleinwand; diese kann dann ruhig durch die Aussenverpackung sichtbar sein. Wichtig ist: <u>innen</u> kann die Ware aussehen, wie sie will, wenn sie erst auffällt, ist sie weg. Bei Weg 1.) und 2.) <u>muss</u> der Frachtbrief die Worte tragen: "In transito".

991025

C./ Behandlung der Waren in Italien.

Die Waren müssen von Deutschland aus an eine der beiden nachfolgenden Adressen auf den Weg gebracht werden:

1.) S. A. Inocente Vaccili Adriatica
Genova

oder

2.) L. Piedemonte & C. Genova

Bei Einzelsendungen ist die zweitgenannte Adresse besser. Falls Weg 2.) oder 4.) angewandt wird, kann die Adresse eventuell anders sein, nämlich entsprechend der von mir meiner Firma aufgegebenen Instruktion. Falls Weg 3.) und 4.) untersucht werden sollen, ist sowieso der Versand an einen Spediteur wahrscheinlich nicht möglich, sondern die Ware muss an noch auszuwählende Firma gehen.

Für Weiterbehandlung der Ware benötige ich hier:

a) Faktura. Die Angaben können beliebig sein, ebenso kann diese auch auf weissem Papier geschrieben sein. Anzugeben sind: Kistenanzahl, Marke und Nummer, Inhalt (Anzahl und Material), Einzel- und Gesamtpreis, Bruttogewicht.

b) So vorgeschrieben auch eine Konsulatsfaktura, d.h. eine ordnungsgemässe Rechnung mit Briefkopf, Angaben wie vor. Diese muss dann auf den richtigen Empfänger lauten. Ob diese Konsulatsfaktura dort oder hier legalisiert wird, hängt von den Vorschriften des Bestimmungslandes ab und davon, wie die Ware von hier abgeht, d.h. als rein italienische oder als italienisierte unter Kenntnis des betreffenden neutralen Konsuls, dass es sich um deutsche Ware handelt.

c) Adresse des Empfängers oder, falls der Konsignatär ein anderer als der Empfänger ist, Adresse des letzteren. Als Konsignatär keine Spediteure wählen!

d) Anweisung, was mit den Verlade-Dokumenten geschehen soll. Keinesfalls nach Deutschland schicken, sondern von Italien direkt aufgeben.

e) Anweisung über die Deckung der Kosten: von Deutschland aus kann bis frei Genua die Vorfracht bezahlt werden. Hierzu kommen folgende Lire-Ausgaben: Zollabfertigung, Lagergeld, Umsackieren, Spedition sgebühren, Gebühren für die Konsulatsfaktura (eventuell). Ebenher noch Kosten für die Einschaltung der betreffenden italienischen Firma. In Devisen zahlbar ist Seefracht und Versicherung.- (Zum Abschluss einer Versicherung /a fond perdu/ ist unbedingt zuzuraten!)

B/ Behandlung in Bestimmungsland:

Argentinien — Deutsche Waren werden hereingelassen, jedoch nur dann, wenn sie mit dem argentinischen Regierungsdampfer reisen. Es bliebe zu untersuchen, ob eine deutsche Firma der Auswechslung zustimmt. Auf der Reise ist keinerlei Gefahr.- Bei Ankunft besteht durchaus die Möglichkeit, ohne Beschau durchzukommen. Voraussetzung ist, daß der Empfänger gut bekannt usw. ist,- italienische Ware ist in Argentinien im Augenblick einfuhrverboten.

Brasilien — Keines Wissens keine Schwierigkeiten bei der Einfuhr. Es kommt in erster Linie auf einen guten Konsignatär an.

Chile — wie Brasilien.

Columbien — Man kann sowohl deutsche wie italienische Ware schikken, aber deutsche ist gefährlicher. In Columbien besteht der Zwang, dass schon im Abgangshafen die Einfuhrlizenz vorliegen muss! Dadurch ist die Ware praktisch etikettiert, und zwar sowohl au f der Reise als auch bei der Ankunft.

Curacao — Abzuraten, Ware nach Curacao zu senden. Besser ist ein sogenanntes Durchkonnossement nach Maracaibo und Weitertransport auf einem der kleinen deutschen Dampfer, die den Pendeldienst versehen. Dort Auswechselung oder besser Leerung der Kiste.

Mexico — Ähnlich wie Brasilien.

Über die nicht genannten Länder kann ich keine besonderen Nachrichten mitgeben.

7./ Allgemein:

1.) Die Vorkehrungen müssen sehr genau getroffen werden. Waren, nach Hafenplätzen sind meistens gefährdeter als solche ins Innere. Die Ware kann ja ruhig im Umschlaghafen anders disponiert werden, aber die Papiere sollen auf Inlandsplätze laufen. Die Mittelsleute sollen wenige sein. Wenn der Spediteur gut ist, genügt dieser. Denn Centered nicht, dass mindestens noch einen Mann zwischenschalten! - Der Mittelsmann muss Anweisungen erhalten, die Papiere und alle anderen Hinweise verschwinden zu lassen. Für die Ausenkiste ist das nicht so wichtig wie für das innere Nachmaterial.

2.) Für mich brauche ich die Möglichkeit, den Lauf der Sendungen verfolgen zu können und die Deckung, im schlimmsten Falle Italien sofort verlassen zu können.

3.) Ferner benötige ich den Auftrag zur Durchführung dieser Tätigkeit unter Kenntnis wenigstens von 2.

991028

42

Abschrift!

A / Für den Export von Waren ergeben sich folgende Lage:

1.) Export via Genua im Transit durch Italien als alleinreisende Sendung.
2.) Export via Genua oder Triest im Transit durch Italien, angehängt an eine Sendung meiner Firma.
3.) Export via Genua, bzw. Triest als in Italien verzollte Einzelsendung.
4.) Wie vor, aber angehängt entsprechend 3.).
5.) Hereinbringen nach Italien als Gepäck, Export nach einer der vorstehenden Varianten.

Hierzu ist im einzelnen zu bemerken:

Zu 1.) Der Weg ist gangbar. Verwendung finden zwei verschiedene Spediteure. (Oben ist ausdrücklich nur von Genua die Rede, via Triest nicht möglich!).

Es muss darauf geachtet werden, dass es sich bei der Sendung um ein ordentliches Kolli handelt, d.h. also z.B. Gewicht nicht unter 50 kg, höchstens 100 kg, Masse etwa 100 x 70 x 50 cm (nur als Beispiel angegeben, das muss sich nach der Ware richten). Nach Möglichkeit keine feuergefährlichen Gegenstände; falls es sich doch um solche handelt, dann in einer sicheren Verpackung. Aussen- und Innenverpackung neutral (Achtung! Es wurden schon in der Holzwolle E.V.G.-Fahrscheine gefunden!) Form der Aussenverpackung je nach Careninhalt, also "handelsüblich". Schwundfreies Holz verwenden, aber auch dieses handelsüblich. Formen der Exportverpackung: vorher bei der betreffenden Firma studieren. Bei Beschreibung dieses Weges scheiden alle jene Waren als Deck-Deklarationen aus, die

in Italien nicht hergestellt werden; brauchbar sind die italienischen Exporterzeugnisse und unter diesen wieder der Artikel, dessen Gewicht im Raumverhältnis am besten mit der Ware übereinstimmt.

Zu 2.) Dieser Weg ist ebenfalls gangbar. Es ist nicht nötig, bei der Firma mehr zu machen, als sinngemäss laut vorstehenden Weg zu 1.) Studien zu treiben. Das einzelne Kolli kann bequem einzeln kommen, auch als Eilfracht oder Expresstück, aber nur nach meinen vorherigen Angaben.

Zu 3.) Der Weg dürfte gangbar sein, ich habe ihn aber noch nicht einmal für reguläre Ware versucht. Deshalb bitte feststellen, ob das gewünscht wird.

Zu 4.) Es gilt dasselbe wie zu 3.) mit einem Unterschied: Wenn für meine reguläre Ware die bisher beschrittenen Wege 1.) und 2.) nicht mehr gangbar sein sollten, versuche ich Weg 4.). Die Vorarbeiten sind bis zu einem gewissen Ausmass bereits erledigt. Die in Rede stehende Ware könnte vorsichtshalber natürlich nicht mit der ersten so behandelten Sendung, sondern mit einer späteren erst mitgehen.

Zu 5.) Technisch in Bezug auf den Export selbst die einfachste Lösung. Die Schwierigkeiten sind folgende:

a) Die Ware muss hier erst exportfertig verpackt werden.

b) Sie muss sodann zu der ausgewählten vertrauenswürdigen italienischen Firma gebracht und dort vor unbefugter Nachschau geschützt werden.

c) Für so behandelte Ware muss <u>unbedingt</u> der Kaufpreis in Italien eingehen, weil ihn die Firma an die Devisenbehörden abliefern muss. - Im übrigen ist auch dieser Weg noch nicht Untersucht.

991030

B./ <u>Für den Transport von Deutschland nach Italien zu beachten:</u>

Ordnungsgemässe Frachtbriefe, Zollbegleitpapiere etc. Warenbezeichnung bereits wie vorher gewählt, es sei denn, das Kolli reist bis Italien mit anderen, später aber allein; in diesem Fall verwandte Bezeichnung mit der gesamten Sendung.

Marke: <u>wenige</u> Buchstaben Initialen des Konsignatars: } z.B.I.G.F.
Nummer: niedrige Nummer, vielleicht dreistellig: } 238 ...(Bst.Hafen.)

(Noch besser ist folgendes: für den Bahntransport reist die Ware unter der Bezeichnung, um bei obigem Beispiel zu bleiben: C 3 Der Rest wird dann hier hinzugefügt! ...(Bst.Hafen)

Wenn irgend möglich, keine feuergefährlichen oder explosiblen Waren deklarieren; diese <u>müssen</u> gesondert gestaut werden, und zwar über Deck! Bei Verpackung gegen Auslaufen, Ausriechen, Ausrinnen Vorkehrungen treffen. Z.B. keine Gläser, sondern Kanister, nicht runde Behälter, sondern eckige, die fester zu packen gehen. Wenn schon Glas erforderlich, dann Kieselgur vorsehen. Auf eventuelles Ätzen, Verfärben der Verpackung oder anderer Waren etc. achten. Geruchsmöglichkeit bei Chemikalien besonders beachten! Ausrinnen von losen Körnern aus Holzfugen, Astlöchern etc. vorhersehen. Vielleicht gut, in Einzelgefässen verpacken, darum Bleiwand; diese kann dann ruhig durch die Aussenverpackung sichtbar sein. Wichtig ist: <u>innen</u> kann die Ware aussehen, wie sie will, wenn sie erst auffällt, ist sie weg. Bei Weg 1.) und 2.) <u>muss</u> der Frachtbrief die Worte tragen: "In transito".

C./ Behandlung der Waren in Italien.

Die Waren müssen von Deutschland aus an eine der beiden nachfolgenden Adressen auf den Weg gebracht werden:

1.) S.A. Inocente Sanguili Adriatica
Genova

oder

2.) A. Piedemonte & C. Genova

Bei Einzelsendungen ist die zweitgenannte Adresse besser. Falls Weg 2.) oder 4.) angewandt wird, kann die Adresse eventuell anders sein, nämlich entsprechend der von mir meiner Firma aufgegebenen Instruktion. Falls Weg 3.) und 4.) untersucht werden sollen, ist sowieso der Versand an einen Spediteur wahrscheinlich nicht möglich, sondern die Ware muss an noch auszuwählende Firma gehen.

Für Weiterbehandlung der Ware benötige ich hier:

a) Faktura. Die Angaben können beliebig sein, ebenso kann diese auch auf weissem Papier geschrieben sein. Anzugeben sind: Kistenanzahl, Marke und Nummer, Inhalt (Anzahl und Material), Einzel- und Gesamtpreis, Bruttogewicht.

b) Wo vorgeschrieben auch eine Konsulatsfaktura, d.h. eine ordnungsgemässe Rechnung mit Briefkopf, Angaben wie vor. Diese muss dann auf den richtigen Empfänger lauten. Ob diese Konsulatsfaktura dort oder hier legalisiert wird, hängt von den Vorschriften des Bestimmungslandes ab und davon, wie die Ware von hier abgeht, d.h. als rein italienische oder als italienisierte unter Kenntnis des betreffenden neutralen Konsuls, dass es sich um deutsche Ware handelt.

c) Adresse des Empfängers oder, falls der Konsignatär ein anderer als der Empfänger ist, Adresse des letzteren. Als Konsignatär keine Spediteure wählen!

991032

46

d) Anweisung, was mit den Verlade-Dokumenten geschehen soll. Keinesfalls nach Deutschland schicken, sondern von Italien direkt aufgeben.

e) Anweisung über die Deckung der Kosten: von Deutschland aus kann bis frei Genua die Vorfracht bezahlt werden. Hierzu kommen folgende Lire-Ausgaben: Zollabfertigung, Lagergeld, Ummarkieren, Speditionsgebühren, Gebühren für die Konsulatsfaktura (eventuell). Nebenher noch Kosten für die Einschaltung der betreffenden italienischen Firma. In Devisen zahlbar ist Seefracht und Versicherung.- (Zum Abschluss einer Versicherung /a fond perdu/ ist unbedingt zuzuraten!)

D/ Behandlung im Bestimmungsland:

Argentinien — Deutsche Waren werden hereingelassen, jedoch nur dann, wenn sie mit dem argentinischen Regierungsdampfer reisen. Es bliebe zu untersuchen, ob eine deutsche Firma der Auswechslung zustimmt. Auf der Reise ist keinerlei Gefahr.- Bei Ankunft besteht durchaus die Möglichkeit, ohne Beschau durchzukommen. Voraussetzung ist, daß der Empfänger gut bekannt usw. ist,- italienische Ware ist in Argentinien im Augenblick einfuhrverboten.

Brasilien — Meines Wissens keine Schwierigkeiten bei der Einfuhr. Es kommt in erster Linie auf einen guten Konsignatär an.

Chile — wie Brasilien.

Columbien — Man kann sowohl deutsche wie italienische Ware schikken, aber deutsche ist gefährlicher. In Columbien besteht der Zwang, dass schon im Abgahgshafen die Einfuhrlizenz vorliegen muss! Dadurch ist die Ware praktisch etikettiert, und zwar sowohl au f der Reise als auch bei der Ankunft.

991033

Curacao — Abzuraten, Ware nach Curacao zu senden. Besser ist ein sogen-anntes Durchkonnossement nach Maracaibo und Weitertransport auf einem der kleinen deutschen Dampfer, die den Pendeldienst versehen. Dort Auswechselung oder besser Leerung der Kiste.

Mexico — Ähnlich wie Brasilien.

Über die nicht genannten Länder kann ich keine besonderen Nachrichten aufgeben.

E./ <u>Allgemein:</u>

1.) Die Vorkehrungen müssen sehr genau getroffen werden. Waren, nach Hafenplätzen sind meistens gefährdeter als solche ins Innere. Die Ware kann ja ruhig im Ankunftshafen anders disponiert werden, aber die Papiere sollen auf Inlandsplätze lauten. Die Mittelsleute sollen wenige sein. Wenn der Spediteur gut ist, genügt dieser. Wenn nicht, dass mindestens noch einen dann zwischenschalten! - Der Mittelsmann muss Anweisungen erhalten, die Papiere und alle anderen Hinweise verschwinden zu lassen. Für die Aussenkiste ist das nicht so wichtig wie für das innere Packmaterial.

2.) Für mich brauche ich die Möglichkeit, den Gang der Sendungen verfolgen zu können und die Deckung, im schlimmsten Falle Italien sofort verlassen zu können.

3.) Ferner benötige ich den Auftrag zur Durchführung dieser Tätigkeit unter Kenntnis wenigstens von E.

F.d.R.d.A.
Fritz
SS-H-Stuf.

991034

Left-Top Aligned

Sabotagemöglichkeiten

Centered

Right-Bottom Aligned

Zusammenfassender Bericht
über die Reise des SS-Ustuf. Kühle nach Italien.

Es war meine Aufgabe, S-Möglichkeiten in den Häfen Fiume, Triest und Susak zu erkunden. Zusammenfassend und ergänzend zu den bereits gemachten Berichten ist folgendes zu sagen:

1. Fiume:

Ein Handelsverkehr zwischen Italien und den Westmächten kommt infolge der politischen Lage seit etwa 14 Tagen kaum noch in Frage. Die englischen Schiffe meiden soweit wie möglich die italienischen Häfen. Dem Hafen Fiume kommt insofern eine besondere Bedeutung zu, als über ihn die gesamte ungarische Ausfuhr nach England und Frankreich , die noch ziemlich beträchtlich ist, entweder auf dem Schiffsweg oder auf dem Bahnweg geleitet wird. So sind während meiner Anwesenheit in Fiume laufend Konserven mit Fleisch, Geflügel, ferner Hanfballen und Holz per Bahn über Fiume nach England abgegangen. Während meines Aufenthaltes in Fiume ist jedoch nur ein britischer Dampfer für etwa 2 Tage im Fiumaner Hafen gewesen. Ein englisches Schiff ist jedoch wieder angekündigt worden für den 15. ds.Mts. Möglichkeiten zur Unterbringung von S-Material auf diesem Schiff wären gegeben durch einen Hafenarbeiter, der von einem VM (sein Bruder ist der VM Hödl) herangezogen werden könnte. Überhaupt ist die Lage so, dass man mit Geld, vielleicht Lire 2 000.-, sehr viel erreichen kann. Selbst in den Hafen zu gehen und die Aktion durchzuführen, erscheint unglücklich, da die Bewachung ausserordentlich streng ist und da man vom Eintritt in den Hafen an in jeder Sekunde beschattet ist. Wenn rechtzeitig bis zum 15.5. noch Material nach unten gebracht werden könnte, wäre u.U. auch ohne meine Anwesenheit die Durchführung einer Aktion auf dem genannten Schiff möglich.

2. Triest:

In Triest ist, wie ich bereits berichtet habe, seit Monaten kein englisches Schiff gewesen. Triest entwickelt sich überhaupt immer mehr zu einem deutschen Umschlaghafen. Wie bereits gemeldet, wird deutsche Kohle auf dem Bahnweg nach Triest gebracht und von dort zu auf die einzelnen italienischen Standorte verteilt, umgekehrt wird Bauxit von jugoslawischen Häfen und zwar Split, Dubrovnic und Sibenic auf deutschen Schiffen nach Triest gebracht und von dort auf dem Bahnweg nach Deutschland. Im Triester Freihafen, den ich mehrmals genau erkunden konnte, sieht man fast ausschliesslich neben den Schiffen deutsche Eisenbahnwagen. Auch der Verkehr nach Jugoslawien ist z.Zt.verhältnismässig gering. Ein Transit-Verkehr nach anderen Staaten kommt auch weniger in Betracht.

Auffällig ist, dass zahlreiche Engländer sich in Triest aufhalten. Ich hatte Gelegenheit, im "Albergo della Citta" an einer Abend 2 englische Konsulatsbeamte, mehrere junge Engländer, tschechische Emigranten, Emigranten aus Wien und Japaner zu sehen, die auf keinen Fall für dauernd sich in Triest aufhalten. Von einer Tschechin erfuhr ich z.B., dass sie seit Ende Januar in Triest bei Bekannten sei. Ich vermute, dass feindlicherseits von Triest aus mehrere Standorte zentral bearbeitet werden.

Die Tätigkeit der Wehrmacht in Triest scheint sehr weit vorbereitet zu sein.

1. sah ich auch in dem obengenannten Hotel mehrere norddeutsch sprechende junge Leute, die äusserlich sofort den Eindruck eines Offiziers in Zivil erweckten. Sie waren am Haarschnitt, an der Sprache und an ihren Bewegungen als Deutsche zu erkennen. Sie sprachen nicht italienisch.
2. erfuhr ich, dass ein Kapitänleutnant S c h ul t e von der Wehrmacht aus mit der Organisation verschiedener Angelegenheiten, vermutlich ebenfalls S-Akten, betraut ist. Er ist 2.Offizier auf einem deutschen Handelsdampfer, wahrscheinlich dem Dampfer "Reichenfels". Das Schiff "Reichenfels" von der Hansawerft steht seit 8 Tagen unter Dampf und läuft, wie ich

auf Umwegen hörte, in irgendeinem Auftrag der Wehrmacht aus. Als Schiffsbesatzung ist nicht die reguläre Besatzung eingesetzt, sondern von allen Schiffen und aus dem Reich sind Leute herangeholt worden. Ich vermute, dass es sich fast ausschliesslich um Angehörige der Kriegsmarine handelt. Näheres ist mir über diese Angelegenheit nicht bekanntgeworden.

Desgleichen scheint die Wehrmacht auch eine Anlaufstelle in Fiume zu haben.

1. hörte ich von den VM, dass eine Anlaufstelle der Wehrmacht in Fiume sein müsste.
2. sah ich in einem Lokal beim Mittagessen einen sehr norddeutsch aussehenden vermutlichen Reichsdeutschen, der anscheinend, wie sich aus seinem ganzen Benehmen ergab, keine Ortskenntnis hatte, nur die reichsdeutschen Zeitungen in dem Lokal las und kein Wort italienisch sprach.
3. beobachtete ich alle 2 Tage einen reichsdeutschen Wagen aus Wien. Die VM konnten mir keine Auskunft geben, um wen es sich dabei handeln könne. Der Wagen hält stets vor einem Privatgebäude.

Aus allen diesen Anzeichen glaube ich erkennen zu können, dass ein weit ausgebauter Apparat der Wehrmacht bereits in Italien aufgezogen ist.

3. Susak:

Auftragsgemäss versuchte ich zunächst, von Fiume aus auch nach Susak zu kommen. Auf Grund des vor etwa 1o Tagen erlassenen Fremdengesetzes in Jugoslawien, das sich vor allem gegen Deutsche und Italiener richtet, sind bereits ohne nähere Begründung einige Volks- und Reichsdeutsche, die tatsächlich aus Geschäftsgründen in Susak waren, für einige Zeit festgehalten und verhaftet worden. Auch ein VM, der täglich sonst mit einem Passierschein nach Susak kam, teilte mit, dass jeder Deutsche schon vom Überschreiten der Grenze

?

Von wem der Auftrag

991037

an beschattet würde. Ich hatte deshalb die Absicht, Susak

1. von Fiume aus zu bearbeiten, vor allem waren bereits Verbindungen durch einen VM gegeben.
2. abzuwarten, bis die augenblickliche Spannung in Susak sich wieder etwas gelegt hätte.

In Susak wie auch in den anderen jugoslawischen Häfen ist der Handelsverkehr mit England bedeutend grösser als in Italien. Während meiner 14-tägigen Anwesenheit in Fiume konnte ich allein 3 englische Dampfer in Susak feststellen, die vor allem Holz geladen haben. Ein englischer Dampfer hat, wie bereits von einem VM gemeldet, Flugzeugteile und Munition in diesem Hafen gelöscht.

Möglichkeiten zur Durchführung von Aktionen sind ebenfalls über die Vermittlung eines VM, der jahrelang in Susak gewohnt hat, und durch Heranziehung von geeigneten Leuten im Hafen selbst gegeben.
Die VM sagten mir übereinstimmend bei meiner Ankunft, dass leider schon viele günstige Gelegenheiten vorübergegangen seien, da sie keine Materialien gehabt hätten.

Zusammenfassend kann über die Einsatzmöglichkeiten in den drei Häfen folgendes gesagt werden:

1. Triest kommt für Aktionen nicht mehr in Betracht.
2. In Fiume können, solange noch englische Schiffe diesen Hafen anlaufen, Aktionen gestartet werden.
3. In Susak sind ebenfalls die Möglichkeiten günstig, auch durch Verbindungsaufnahme mit Leuten im Hafen selbst.

Wenn die Durchführung von Aktionen in den genannten Häfen erfolgen soll, ist es notwendig, dass das Material zumindest in Villach bereits deponiert ist, um sofort verfügbar zu sein. Es ist so, dass die englischen Schiffe nur ganz kurzfristig angemeldet die genannten Häfen anlaufen und dass auch nur ganz kurz vorher die Verbindungsaufnahme

mit den Leuten im Hafen erfolgen kann.

Allerdings hat sich die politische Lage in Italien derartig entwickelt, dass nunmehr nur in ganz wenigen Fällen mit einem Anlaufen englischer Schiffe in italienischen Häfen gerechnet werden kann. Das Haupt-Arbeitsgebiet ist, solange die Adria noch frei ist, ohne Zweifel Jugoslawien, mit seinen Häfen Dubrovnic, Sibenic und Solit. Aus diesem Grunde versuchte ich, meine Erkundungen auch schon weiter zu ziehen. Ein Aufenthalt als Deutscher in Jugoslawien in der Tarnung eines Konsulatsbeamten, Erholungsreisenden oder Kaufmannes ist von wenig Wert, da ausdrücklich in den Zeitungen gerade diese Tarnungen als verdächtig hervorgehoben wurden und jeder Jugoslawe aufgefordert wird, wenn er einem solchen Deutschen begegnet, ganz gleich, ob er in Wirklichkeit in der Spionage arbeitet oder nicht, diesen Deutschen zu melden, damit man nähere Erkundungen über ihn einziehen könne. Deshalb bahnte ich einen anderen Weg über Triest an. Von den 1o im Hafen liegenden deutschen Schiffen sind zwei Schiffe nach den jugoslawischen Häfen unterwegs, um Bauxit zu holen. Es wäre eine Möglichkeit, durch regelrechte Anwerbung auf einem deutschen Schiff - Arbeitskräfte werden auf diesen Schiffen gebraucht - in die genannten Häfen zu kommen, ohne besonders aufzufallen und in dem Masse beobachtet zu werden wie bei einer anderen Tarnung. Allerdings ist, wie sich nunmehr herausgestellt hat, wohl die Wehrmacht ebenfalls schon mit derartigen Absichten auf diesen Schiffen tätig.

Ri

SS-Untersturmführer.

Vfg.

I. An VI E mit der Bitte um Kenntnisnahme. Ro

II. Z.d.A. VI E 1 (B).

VI E 1
i.A.

991039

54

VI E 1
Rü/Ki

Berlin, den 11.4.4o.

A k t e n v e r m e r k .

Betr.: Mitnahme von Fracht durch AEG nach Italien (Triest bzw. Venedig).

Am 1o. 4. wurde zwischen Herrn S c h u c k m a n n, AEG 412428 und SS-Untersturmführer R ü h e für die Mitnahme von Fracht durch die AEG nach Italien folgendes vereinbart:

1.) Die AEG ist bereit, jede Fracht an die nach Italien abgehenden Lieferungen der AEG anzuhängen.

2.) 8 Tage vor Abgang der Fracht ist mit Herrn Schuckmann über die genaue Durchführung nochmals Rücksprache zu nehmen wegen der Grösse, Gewicht, Faktura und Frachtweges des zu transportierenden Materials.

Nach Rücksprache mit der AEG ist sofort VI B (Grunewald) zu verständigen (SS-Hauptsturmführer L a s s i g, bzw. Dr. S c h a m b e r g e r). Über den Frachtinhalt ist VI B bereits unterrichtet.

VI E 11
i.A.
Rü

991040

VI E 1
Rü/Ki

Berlin, den 13.4.40.

A k t e n v e r m e r k .

Betr.: Durchgabe von in Ausnahmefällen notwendigen Chiffre-Telegrammen aus Fiume.

1.) Bei Anforderung von x kg Sprengmaterial, versehen mit einem Sprengzünder der Zeiteinstellung von x Tagen, wird folgendes Telegramm geschickt:

Sende in x Tagen x kg Makrelen in y Kisten.

d.h. a.) Anforderungen werden grundsätzlich durch Sendungen ausgedrückt.

b.) Die Einstellung des Zünders wird durch die angegebenen Tage ausgedrückt.

c.) Die Anzahl der Sprengkörper durch die Anzahl der Kisten.

d.) Sprengmaterial wird grundsätzlich durch Makrelen ersetzt.

2.) Bei Anforderung von Brandsätzen wird dieselbe Regelung getroffen, nur statt des Wortes Makrelen, Tunfische eingesetzt.

4.) Zu liefernde "Eier" werden durch Austern ersetzt. Beispiel: bei Anforderung von 50 "Eiern" werden 50 Stück Austern geschickt.

5.) Ist für Weiterarbeit in Fiume in irgend einer Richtung größte Gefahr vorhanden, wird das Telegramm übersandt:

Fische können nicht geliefert werden.

VI E 1
i.A.

991041

VI E 1 AZ:
Mz/Bu

Berlin, den 21.3.40.

Geheim!

V e r m e r k.

Betr.: Sabotage in Italien.
Vorg.: Vemrerk vom 13.3.40.

In Ergänzung des obengenannten Vermerks werden folgende Einzelheiten festgelegt:

1. Genua:
VM I/H 6833 ist für die Vorbereitung von Sabotageakten bezw. Erkundung der Möglichkeiten geeignet.

Die Durchführung müsste in der Weise vorbereitet werden, dass zur Aktion vorgesehene Einsatzkräfte durch den VM I/H 6833 nach Möglichkeit mit den örtlichen Verhältnissen vertraut gemacht werden. Je nach vorhandenem Objekt muss sodann der Einsatz - plan errichtet werden. Sprengstoffvorräte und Hilfsmittel müssen in ausreichender Menge im Lande selbst gelagert werden, da für die Vorbereitung und Durchführung von Sabotageakten, an feindlichen Schiffen z.B. , nur eine geringe Zeitspanne zur Verfügung steht. Deshalb ist es zweckmässig, dass die Einsatzkräfte sich bereits im Lande aufhalten, z.B. in Mailand, und von dort aus in Aktion treten. Dies schon aus dem Grunde, da eine schnelle und sichere Nachrichtenverbindung ins Reich nicht gewährleistet ist.

2. Triest:
In Triest liegen mehrere deutsche Handelsdampfer, deren Besatzung dort zur Untätigkeit verurteilt ist. Unter den Besatzungsmitgliedern befinden sich auch SA-Männer und Parteigenossen, Diese wären für die Vorbereitung und Erkundung von Sabotageakten geeignet. Die Verbindungsaufnahme geschieht durch den VM I/H 6841, Für die Durchführung gilt dasselbe wie für Genua.

3. Fiume und Susak:

Ortskundiger VM ist I/H 6853. In Fiume ist die Möglichkeit gegeben, die Aktionen von jugoslawischem Boden aus anzusetzen. Jedoch ist dabei zu bedenken, dass die Grüne Grenze durch Stacheldrahthindernisse gesperrt ist und Grenzübergänge sich nur an den Strassen befinden.

Ortskundiger VM für Susak ist I/H 6838.

4. Mailand:

In Mailand ist der VM I/H 6831 in der Lage, als Stückgüter präparierte Sprengkörper von Mailand aus durch seine Spediteure in Triest bezw. Genua auf feindliche Dampfer verschiffen zu lassen. Die Stückgüter müssen nach seinen Angaben gefertigt werden.

Vfg.

I. Z.d.A. VI E 11(Sabotage).

VI E 1
i.A.

21. März 1940

991043

58

VI E 1
Mz./Bu.

Berlin, den 13.3.4o.

V e r m e r k.

Betr.: Sabotage in Italien.
Vorg.: Ohne.

Zur Vorbereitung und Durchführung von Sabotageakten an feindlichem Eigentum und sonstigen feindlichen Interessen bestehen in Italien folgende Möglichkeiten:

1. Genua:
   Sprengstoffanschläge gegen englische und französische Schiffe : Vorbereitung durch ortskundige VM, Durchführung (Legen der Sprengsätze mit Zeitzündern) durch vorher geschultes Einsatzkräfte.

   Zur Vorbereitung wird die Erkundung von Möglichkeiten zu Sabotageakten und die planmässige Durchführung z.B. das Herankommen an das Objekt , Gewinnung bezw. Bestechung von Besatzungsmitgliedern, Umgehung von Kontrollorganen gerechnet.
   Zur Durchführung müssen Fachleute hinzugezogen werden, die in Genua noch nicht vorhanden sind.

   Objekte : feindliche und neutrale Schifre, soweit diese Waren für die Feindmächte geladen haben.

2. Triest:
   Vorbereitung und Durchführung wie bei 1.

3. Fiume: und Susak:
   Sprengstoff- und Brandanschläge gegen feindliche und neutrale Schiffe, soweit diese Waren für die Feindmächte geladen haben. Vorbereitung und Durchführung wie bei 1.

   Anschläge gegen den Transitverkehr (Rohstoffe und Lebensmittel durch Italien nach Frankreich bezw. England. In Frage kommen Bakterien und chemische Sabotagemittel.
   Die Anschläge können sich sowohl gegen Bahntrans-

99104

59

porte als auch gegen Schiffe und deren Ladungen richten.

4. Mailand:
Es besteht die Möglichkeit, in Mailand Stückgüter als Sprengsätze zu präparieren,und diese mit langlaufenden Zeitzündern versehen in Genua bezw. Triest als italienische Ausfuhrgüter auf feindlichen Schiffen , die nach den Feindstaaten oder Übersee gehen, unterzubringen.
In Vorbereitung befindet sich die Erkundung von Fabrikations- und Handelsfirmen, die nach Frankreich und England liefern, zur ev. Durchführung von Sabotageakten am Herstellungsort bezw. auf dem Transport. In Frage kommen Lieferungen von kriegswichtigen Materialien (Flugzeugmotoren, Werkzeugmaschinen , Wolldecken) und Rohstoffen (z.B. Tierhäute, ~~Oxyd~~) Bauxit).

Die Sabotageakte müssten in Italien so durchgeführt werden, dass Wirkungen erst ausserhalb des Landes eintreten, bezw. dass italienische Interessen nicht geschädigt werden. Es besteht z.B. auch die Möglichkeit, in den Häfen Genua, Triest und Fiume grosse Lagerhäuser mit Waren in Feindlichem Besitz zu vernichten (Brandsätze), doch dürfte hierbei auch italienisches Eigentum in Mitleidenschaft gezogen werden.

Bei den oben angeführten Sabotagemöglichkeiten ist berücksichtigt, dass die Vorbereitungen durch orts- und landeskundige VM sofort in Angriff genommen werden können, die für die Durchführung jedoch vorerst nicht in Frage kommen, da sie nicht geschult sind.

Zur Durchführung ist deshalb geschultes Menschenmaterial notwendig, das Landes- zumindesten aber Sprachkenntnisse besitzt.In Frage kommt z.B. eine Gruppe volksdeutscher Südtiroler, die für den aktiven Einsatz vom SDA Innsbruck ausgewählt wurde.Diese müssten ebenfalls erst geschult werden. Der Einsatz des geschulten Sprengpersonals erfolgt in Fiume und Triest , vielleicht am zweckmässigsten von Jugoslawien aus. bezw. muss der Rückweg so gewählt werden.

Die in den genannten Orten zur Vorbereitung vorgesehenen VM haben Möglichkeiten zur Sabotage bereits erkundet und entsprechende Vorschläge gemacht. Sie sind durchwegs äusserst zuverlässig und für ihre Aufgabe geeignet, vor allem besitzen sie ausgezeichnete Ortskenntnisse und haben Zugang zu Hafenanlagen .

Vfg.

I. VI E zur Kenntnis.

II. Z.d.A. VI E 1.

VI E
i.A.

13. März 1940

991046

VI E 1
kü/ki

Berlin, den

Betr.: Sabotageakte in Italien.

Für die Durchführung von Sabotageakten in Italien gegen die Westmächte sind nach vorliegenden Meldungen folgende Möglichkeiten gegeben:

Aufgabe:
Sabotageakte an englischen und französischen Schiffen in Genua, Triest und Fiume.

Ausführende:
Jeep Rühle

Durchführung:

a) Vorbereitung: Die Feststellung von ein bis zwei V-Leuten, bezw. Ortsansässigen in Genua, Triest und Fiume, welche laufend melden, über die in dem Hafen befindlichen Schiffe sowie über die Dauer des Aufenthalts. Weiterhin ist von den betreffenden Ortskundigen festzustellen, welche Möglichkeiten gegeben sind, an die Schiffe heranzukommen. (In Triest bereits gelöst)

b) Ausführung: Standort für Jeep, bezw. Rühle, Mailand, bezw. Venedig (Mailand für Genua, Venedig für Triest und Fiume) Einbau als Vertreter einer Firma
Herstellung der Spreng- und Brandsätze in Mailand, Brandsätze können ohne sonstige Hilfe selbst hergestellt werden, für Sprengsätze, insbesondere Zeitzünder sind noch die Einfuhrmöglichkeiten zu erkunden, bezw. die Möglichkeiten einer anderweitigen Beschaffung.
Andere Möglichkeit: Verpackung der Brand- und Sprengsätze in Stückgüter (auf Grund der Meldung) Einbau eines Zeitzünders, reguläre Versendung nach den Bestimmungshäfen. Hierzu ist jedoch noch erforderlich eine genaue Erkundigung über den Frachtweg und insbesondere für die Frachtzeit bis zur Verladung und Abfahrt auf dem Bestimmungsschiff.

JDR M E : Sabotage

991047

62

VI E 1
Rü/Ki

Berlin, den

Betr.: Sabotageakten in Italien.

Für die Durchführung von Sabotageakten in Italien gegen die Westmächte sind nach vorliegenden Meldungen folgende Möglichkeiten gegeben:

Aufgabe:
Sabotageakte an englischen und französischen Schiffen in Genua, Triest und Fiume.

Ausführende:
Jeep Rühe

Durchführung:

a) Vorbereitung: Die Feststellung von ein bis zwei V-Leuten, bezw. Ortsansässigen in Genua, Triest und Fiume, welche laufend melden, über die in dem Hafen befindlichen Schiffe sowie über die Dauer des Aufenthalts. Weiterhin ist von den betreffenden Ortskundigen festzustellen, welche Möglichkeiten gegeben sind, an die Schiffe heranzukommen. (In Triest bereits gelöst)

b) Ausführung: Standort für Jeep, bezw. Rühne, Mailand, bezw. Venedig (Mailand für Genua, Venedig für Triest und Fiume) Einbau als Vertreter einer Firma
Herstellung der Spreng- und Brandsätze in Mailand, Bransätze können ohne sonstige Hilfe selbst hergestellt werden, für Sprengsätze, insbesondere Zeitzünder sind noch die Einfuhrmöglichkeiten zu erkunden, bezw. die Möglichkeiten einer anderweitigen Beschaffung.
Andere Möglichkeit: Verpackung der Brand- und Sprengsätze in Stückgüter (auf Grund der Meldung) Einbau eines Zeitzünders, reguläre Versendung nach den Bestimmungshäfen. Hierzu ist jedoch noch erforderlich eine genaue Erkundigung über den Frachtweg und insbesondere für ie Frachtzeit bis zur Verladung auf dem Bestimmungsschiff.

991048

63

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Betr.: S.

[illegible]

Bericht:

Der Hafen ist eingehend nach allen Möglichkeiten erkundet worden. Seit der Kohlenaffäre war kein englisches Schiff mehr im Hafen. Sollte eine Engländer einlaufen, werde ich sofort von einer Stelle aus benachrichtigt. Bahntransporte und Transitverkehr kommen in diesem Falle weniger in Betracht. Im Gegenteil, der Hafen wird mehr und mehr zu einem deutschen Umschlagshafen. Ganze Reihen von Kohlenzügen treffen täglich ein und werden von hier aus nach den einzelnen italienischen Häfen per Schiff weitertransportiert. Die leeren deutschen Wagen werden wiederum umgeladen mit dem von deutschen Schiffen aus Split, Dubronik und Sibenik herangeschafften Manit.

Sollte ein Engländer einlaufen, ist ohne weiteres die Möglichkeit gegeben

1. in den Freihafen zu gelangen,
2. Aktionen durchzuführen.

Es ist aber unbedingt erforderlich, auf die Gefährdung der im Hafen befindlichen deutschen Schiffe hinzuweisen. Es ist mir bei meinen Erkundungen bereits zweimal gelungen, ohne bemerkt zu werden, in den Hafen zu gelangen und ein deutsches Schiff zu betreten, mich ca 1/4 Stunde unbemerkt im Maschinenraum, längere

Zeit a[illegible] aufzuhalten, ohne noch [illegible] ung[illegible] zu werden. [illegible] sich in [illegible] zahlreiche Engländer befinden, ist die Planung von [illegible] von dieser Seite nicht ausgeschlossen. Da sich die grosse deutsche Handelsschiffe im Hafen befinden, erscheint eine strengere Nachrichtensperre dringend notwendig.

Der gesellschaftliche Mittelpunkt der Engländer in Split ist das Albergo Hotel Jitta. Abends kann man dort in der Bar zahlreiche Engländer, z.T. mit Angehörige des Britischen Konsulats, Japaner, aus Deutschland ausgewanderte Juden, emigrierte Tschechen antreffen. Ich glaube, dass sich die Arbeit dieser Leute weniger unmittelbar auf den Hafen Split bezieht, sondern dass von hier aus mehrere Objekte und Häfen zentral bearbeitet werden.

Wie ich in Erfahrung bringen konnte, arbeitet der [illegible] Zufall in Split. Auffällig ist bei einer Unterhaltung auf einem deutschen Schiff ihr [illegible] Kapitänleutnant Schulte ossi, der als [illegible] Schiffsoffizier auf einem deutschen Schiff fungiert.

Werner wurde erwähnt, dass im Prinzip die Möglichkeit besteht, an die Häfen Sibenik, Split und Dubrovnik heranzukommen. Unter entsprechend ausgestellten Ausreisen ist die Möglichkeit gegeben, auf den fahrenden deutschen Schiffen völlig normal angeworben zu werden als Küchenjunge ossi. Auf diesem Weg ist die glänzende Tarnung möglich, ohne besonders aufzufallen, in die genannten jugoslawischen Häfen hineinzukommen und dort Aktionen gegen die englischen Schiffe zu unternehmen. Aufgrund der vor etwa 14 Tagen in Jugoslawien erlassenen Verordnungen, die sich fast ausschliesslich auf andere Dinge gegen Deutschland und Italien richten, ist es schwer möglich, an die genannten Objekte heranzukommen. Schon vom Augenblick des Grenzübertritts nach Jugoslawien wird jeder

991050 - 3 -

Deutsche und Italiener verständlich Bericht, die zahlreiche Beispiele von Grenzübertritten nach usak durch Deutsche oder Italiener beweisen.
Sollte der dargestellte Weg ausgebaut werden, wäre allerdings zur Erleichterung der Anwerbung eine nähere Verbindungsaufnahme mit der massgeblichen Reederei Schult Hamburg, Amsterdam ?, sowie die Verbindungsaufnahme mit einem alten und zuverlässigen Schiffer der Agenzia Marittima Orientale in Brindisi notwendig.
Sollte dieser Weg gegangen werden, wäre es zweckmässig, die gesamte Arbeit von T. aus zu organisieren, evtl. wie schon vorgesehen mit Firma.

Fiume:

Der Hafen von Fiume ist ebenfalls eingehend erkundet worden. Es waren inzwischen 2 Engländer im Hafen, die ungarische Transitgüter geladen haben, vor allem Rindsenfleisch und Holz. Im hiesigen Hafen ist es sehr schwer, an die Engländer heranzukommen. Der beste weg wäre über einen Hafenarbeiter, der selbst auf das Schiff kommt. Möglichkeiten sind gegeben. Eine Aktion in den Lagerräumen ist nicht möglich, da dadurch italienische Güter gefährdet würden. Das darf auf keinen Fall eintreten. Wie ich von einem italienischen Zollbeamten hörte, kommen die Engländer zwar sehr unregelmässig und vor allem ganz kurz angekündigt, aber doch im Abstand von 3 Wochen. ([illegible] : Griechische [illegible] Valley [illegible] bei Italienische Güter [illegible] so gut wie nicht [illegible], fast ausschliesslich ungarische Transitgüter. Am 15.d.M. soll wiederum ein Engländer eintreffen. Es wird um umgehende Nachricht gebeten, ob Vorbereitungen getroffen werden sollen. In diesem Falle müsste der Koffer sofort abgesandt werden.

991051

[illegible] Die Möglichkeit, selbst hineingreifen zu, ist sehr [illegible], da das Kapitelmäßig hier sehr [illegible] ist und die [illegible] jeden Zeitpunkt gemütlich als Spion behandeln. [illegible] aber zusehen, was zu machen ist.

Über den Eintritt Italiens in den Krieg sind wenig gesprochen. Wir hatten alle italienischen Kreise, mit denen gem zusammenkamen, bereits in Kürze damit gerechnet werden müssen. Vor allem die [illegible] an die italienische Wehrmacht hat diese Ansicht sehr bestärkt.
Die mit gestellt Aufgabe wird voraussichtlich in ca 14 Tagen bereits abgeschlossen sein. Sie wurde sehr erleichtert durch die bereits geschaffenen Voraussetzungen. Nach Abschluss der Erkundungstätigkeit erscheint es zweckmässig, für kurze Zeit zurückzukehren, da meine außerhalb Florenz für die jetzige 'Tätigkeit' auf 5 Wochen bemessen ist. Der weitere Einsatz, vor allem für Aktionen, hier an Sonderaufgaben ist leicht. Hier von [illegible] bereits vorgesehen, vor allem da von hier aus, wie dargestellt, Aktionsmöglichkeit nach Jugoslawien.

Vfg.:

I. Z.d.A. VI a 1 a.

II. Z.d.Originalmeldungen VI b 6002.

VI a 12
[illegible]

991052

VI E 12
Rm/Ai

Vermerk.

Betr.: Schärfste englische Kontrolle der italienischen Ausfuhr.

SD-LA Prag meldet mit Schreiben v.22.2.4o in einem Bericht über eine Italienreise folgendes:

England übt mit voller Billigung der italienischen Behörden durch seine Konsulen inden italienischen Einfuhrhäfen eine genaue Kontrolle über alle einlaufenden Warentransporte aus und beschlagnahmt selbst auf italienischem Boden Waren, bei denen auch nur die Vermutung besteht, dass sie für Deutschland bestimmt sind.
Es sind schon einige Fälle vorgekommen, dass Waren mit englischem Navy-Certificate versehen, in Triest ausgeladen wurden und trotzdem vom englischen Konsul beschlagnahmt worden sind. Die italienische Reederei wurde gezwungen,diese Waren nach Haifa, dem grossen Stapelplatz für beschlagnahmte Waren, zu schaffen.
Dies ist z.B. mit einer Kupfersendung, die tatsächlich für Manfred Weiss bestimmt war, geschehen und desgleichen mit einer Baumwollsendung, die sicher nur für die Schweiz bestimmt war, wurde genau so verfahren. Ja, sogar bei einer Zinnsendung für das Ufficio monopoli metalli wurde die Ware vom englischen Konsul als verdächtig beschlagnahmt und nach Haifa gebracht,
Ursprünglich wurden die Kontrollen von den Engländern in Gibraltar und Suez durchgeführt, was beträchtliche Verspätungen und Unzulänglichkeiten in der Abfertigung der Schiffe mit sich brachte. Es kam daher eine Vereinbarung zwischen Italien und England zustande, wonache die Schiffe zwar frei die beiden Meerengen passieren

991053

295

können, sich jedoch der Kontrolle des englischen Konsuls im italienischen Bestimmungshafen zu unterwerfen haben.
Die italienische Regierung interveniert nicht zugunsten der beschlagnahmten Waren, nicht einmal dann, wenn sie für Italien selbst bestimmt sind und nimmt die Entscheidung der englischen Konsulatsbehörden in Italien widerspruchslos entgegen. Die italienischen Behörden machen andernteis, nicht um den Engländern ihre Kontrolle zu erleichtern, und jeder gelungene getarnte Transittransport wird von den italienischen Behörden gebilligt.

Vfg.:

I. Z.d.A. VI E 12 (33221)
II. Z.d.Originalmeldungen I/H 689o.

VI E 12
i.A.

8. 5. 36.

991054

Abschrift.

Klagenfurt, den 25.10.43.

B e r i c h t.

In den ersten Tagen des Waffenstillstandes flüchteten Hunderte von italienisvhen Soldaten und Offizieren in die Berge, um auf Umwegen zu den Heeren der Engländer und Amerikaner zu stoßen. Sie hatten sich alle Zivilkleidung, die ihnen die Bevölkerung verschafft hatte, angezogen. Die Züge auf den Nebenstrecken waren überfüllt von Flüchtenden, ebenfalls die Landstraßen in den kleinen Orten und auf dem Lande. Ich traf rottenweise ganz zerlumpte Italiener, die in den Scheunen übernachteten und mich alle fragten: "dove sono gli tedesci". Ich war auf einer Hütte in Monte di Sierra bei Salice, wo an einem Tag Hunderte von geflüchteten Soldaten zum Rasten einkehrten. Ich sagte ihnen, ich sei aus Turin sfoldata und sie erzählten mir sodann, daß sie versuchen wollten, zu den Engländern nach Brindisi zu stoßen. Ebenfalls waren einige englische Kriegsgefangene mit ihnen geflüchtet. Die Bauern nahmen die Kriegsgefangenen auf.

In Varese versuchten die italienischen Soldaten auf Lastkraftwagen über die Schweizer Grenze zu flüchten, die ja ganz in der Nähe ist. Wie ich von einem italienischen Offizier erfuhr, war es ihnen auch teilweise gelungen. Der englische Sender hatte ja die Italiener aufgefordert, über die Schweizer Grenze zu flüchten. Es gdang aber nur teilweise, weil verschiedene Trupps von den Schweizern zurückgeschickt wurden. Von einigen italienischen Familien erfuhr ich aber, daß es ihren Söhnen gelungen war, über die Schweizer Grenze zu entkommen. Trotz des Verbotes der deutschen Wehrmacht werden immer noch in den Familien englische Sender abgehört. In den Hotels ist es schon schwieriger, weil dort die deutsche Wehrmacht aufpaßt. Zur Zeit, also in den letzten Tagen meines Aufenthaltes hörte ich von früheren italienischen Offizieren, die im Augenblick in Zivil sind, daß sie bestrebt sind, zu den Engländern und Badoglio zu gelangen und mit italienischen Soldaten heimliche Zusammenkünfte haben, um eine neue Badoglio-Anhängerschaft zu organisieren. Der Haß gegen Deutschland ist ungeheuer

von den Antifaschisten. In ganz Italien in allen Bevölkerungsschichten glaubt niemand an die Befreiung Mussolinis. Man behauptet auch Leute noch trotz der verschiedenen Fotos von Mussolini in den letzten italienischen Zeitungen, Mussolini sei tot. Es seien gefälschte Fotos oder, da sich Mussolini gar nicht ähnlich sehe, es habe sich ein anderer für ihn ausgegeben und sich fotografieren lassen. Auch die letzte Rede nach seiner Befreiung, die Mussolini gehalten habe, hätte nicht er gehalten sondern ein anderer, denn es sei nicht seine Stimme gewesen. Sollte aber Mussolini wirklich noch am Leben sein, was von der Bevölkerung allgemein angezweifelt wird, so sei er ein lebender Leichnam, der niemals wieder den Faschismus zm Leben erwecken könnte.

Ich lernte die Frau von den italienischen Minister Grassi kennen, mit der ich auch über die deutsche Grenze in Tarvis fuhr und die mir sagte, sie sei nicht sicher, daß ihr Mann, der von der Regierung jetzt als Minister des Äußeren in Budapest vor ca 8 Tagen ernannt wurde, den Posten angenommen hat, da er, wie sie ihn kennen würde, einer Republik Mussolini keine Dienste tuen würde, da er absolut auch heute noch königstreu sein würde. Sie hatte sogar Angst, er könne schon interniert sein und sie evt.nicht mehr über die deutsche Grenze nach Budapest kommen.

Natürlich gibt es auch heute noch viele treue Mussolini Anhänger und gute faschistische Offiziere, die auch über die deutsche Herrschaft in Italien glücklich sind. Es ist aber ein verschwindend kleiner Teil im Gegensatz zu denen, die auch heute lieber noch die Engländer im Lande sehen als die Deutschen.

Ich persönlich halte es für gefährlich, daß soviele italienische Mädchen bei den verschiedene Wehrmachtskommandos als Dolmetscherinnen angestellt sind, die diese Posten, wie ich es schon teilweise gehört habe, nur zu dem Zwecke angenommen haben, um englische Spionage zu treiben. Wenn sie auch nicht in alles eingeweiht werden, so bekommen sie doch im allgemeinen zu viel Einblick. Ich habe auch von deutschen Soldaten Gespräche in den Trattorias und Cafes angehört, die mich für eine Italienerin oder Ungarin hielten, wie sie mit gut deutsch sprechenden Italienerinnen über Dinge sprachen, die ein deutscher Soldat nicht einer Italienerin gegenüber sagen dürfte. Einer erzählte z.B.: Deutschland sei dabei eine große militärische Erfindung zu machen, d.h.deutsche Techniker seien noch dabei, diese Erfindung zu vervollständigen, die Hitler ermöglichen würde, England

991056

damit zu erledigen. Ein anderer erzählte einer Italienerin genau offen, wo seine Kameraden morgen hinfliegen würden, in die Nähe von Rom und genau die Flugstrecken beschrieb und den Zweck des Fluges, nämlich, da sie Material dorthin schaffen wollten. Da mich die deutschen Soldaten für eine Italienerin hielten und ich so tat, als ob ich kein Deutsch verstünde, hörte ich täglich mancherlei. Ein deutscher Marine-Unteroffizier, der mit 3 italienischen Mädchen zusammen saß und die ihn ausfragten, wie lange Deutschland noch Krieg machen wollte, sie hätten gehört nach viele Jahre, antwortete, Hitler solle sich nur nicht wundern, wenn die Marine einmal nicht mehr mitmachen würde. Von anderen deutschen Soldaten hörte ich Verhandlungen mit Kellnern und Kaufleuten an, die an sie Benzin, Gummireifen, kanisterweise Öl, sackweise Kaffee und 60 Kilo Fleisch schwarz verkaufen wollten.

gez. Unterschrift.

Für die Richtigkeit der Abschrift:
Klagenfurt, den 26. Oktober 1943.

Kriminalangestellte.

Geheime Staatspolizeistelle Klagenfurt

- - - - - -

Geheime Staatspolizei
Staatspolizeistelle Klagenfurt

Klagenfurt, den 26. Oktober 1943

IV E 1 - 106 a/42.

Geheime Reichssache!

Dem

Reichssicherheitshauptamt -VI-

in Berlin

Geheim
B. Nr. 85877

mit Bezug auf den Erlaß vom 31.5.42 - VI B 0490/41 g.Rs.- Auslandsnachrichtendienst- vorgelegt.

Amt VI
1592
6. NOV. 1943
VE1

I.V.
Weyrauch

991057

5243 39

Z.K. 4 75 Mot (nicht Geheime Reichssache.)
VI B
A.H. Nr.

VI E 12 AZ:VI E 3824 Berlin, den 24.7.40.
Bu

139

Vfg.

I. Schreibe:

An
VI G
z.Hd.v.SS-Sturmbannführer L a n f e l d t
im Hause.

Betr.: Beschaffung eines Visums nach Deutschland für VI B e w l e y, Rom.
Vorg.: Ohne.

VI I 6870 meldet aus Rom:

„Der VI Bewley von VI G versuchte, über den DNB-Vertreter ein deutsches Visum zu erhalten. Da es diesen nicht gelang, übergab er mir den Pass mit der Bitte, ihn durch unsere Beziehungen zur Botschaft mit einem Visum versehen zu lassen. Dabei stellte sich folgendes heraus:

1. dass der Chef der Sicherheitspolizei und des SD einen Erlass herausgegeben hat, wonach keine deutsche Vertretung mehr Visen an Ausländer erteilen darf, ohne vorher in Berlin Rückfrage zu halten. Wenn also in Zukunft von hier aus ein Visum für einen Ausländer besorgt werden soll, so muss vom Leiter der betreffenden Stelle in Berlin, Krause, Berlin, Zimmerstrasse, ein Telegramm über das A.A. an die deutsche Vertretung gesandt werden, worin zum Ausdruck gebracht wird, dass für den Herrn X ein Visum erteilt werden kann.
2. äusserte sich der Leiter der Passtelle bei der hiesigen Botschaft über den Obengenannten: selbst, wenn ich die Erlaubnis hätte, Ausnahmen zu machen, würde ich es in diesem Falle nicht tun, da mir der obengenannte Herr als ein Feind Deutschlands bekannt ist. Er hat sich verschiedentlich in übler Weise gegen Deutschland ausgelassen.

Ich habe den Pass auf dem gleichen Wege zurückgegeben"

II. Z.d.A. VI E 1 (Or.6870).
III. Z.d.Generalakten.

VI E i.A.
VI E 1 i.A.
VI E 12 i.A.

991059

2 Abschr.

25. JUL 1940

1) VI E 1
Entwurf VI Klar geben.

2.) Zdk.
Abschr. an Gruppen in Ffurt.

74

VI E 12 Berlin, den 14.8.40.
Bu

V e r m e r k.

Betr.: Nr.21o aus der Sendung von Helles v.9./13.8.4o:

Die Weisung Nr.1o,Punkt 1 an Helles behandelt die Beschaffung eines Visums für VM Bewley von VT G. Helles hatte seinerzeit berichtet, dass der Leiter der Passtelle sich über Bewley abfällig geäussert habe und die Beschaffung eines Visums für ihn ablehnte.In Nr.1o,Punkt 1, wurde Helles aufgefordert, den Leiter der Passtelle zu befragen, was ihn zu diesen Äusserungen veranlasst habe.

Vfg.
I. An VI E 1 zur Kenntnis.

991060

45

Berlin, den 19.5.41.

An

VI B (neu)

Betr.: Bericht des V. Bowler usw.

Anliegend wird ein Bericht des V. Bowler mit der Bitte um Kenntnisnahme und Veranlassung übersandt.

VI B5

Aufnehmen in neuen Band

VI B

991061

46

991065

131

VI 12
Ha

Berlin, den 28.7.40.

Lagebericht.

betr. [illegible]

Nr. I 6876 meldet mit Sendung XXIII v. 19./23.7.40, Nr.150:
Wie ich in Erfahrung bringen konnte, herrscht in hiesigen englischen Kreisen noch eine sehr rege Nachrichtentätigkeit. Die Kurierpost soll von England mit chinesischer und zum Teil auch columbianischer Kurierpost über Lissabon hierher gehen.
Zentrum obengenannter Tätigkeit soll die Herzogin Cornelotta, wohnhaft Hotel Palast Cornelotta, gebürtige Engländerin, sein, wo sich noch heute englische und anglophile Kreise treffen.
In der Columbianischen Gesandtschaft, die den Kurierdienst mit versehen soll, soll ein ehemaliger Wiener Jude namens N i c h t e r tätig sein.
Ich bitte, im diplomatischen Jahrbuch nachzuschlagen.

Ifz.
I. Mitteilung an das A.A.
II. z.d.A. VI B 12(563).
III. K.A. unterrichtet.
IV. z.d.A. VI B 1 (Nr.6876).

VI B 12
[illegible]

991066

am 19.Juli 1940 132

Wie ich in Erfahrung bringen konnte herrsch in hiesigen englischen Kreisen noch eine sehr rege Nachrichtentuetigkeit.

Die Kurierpost soll von England mit chinesischer und zum Teil auch Columbanischer Kurierpost ueber Lissabon hierhergehen.

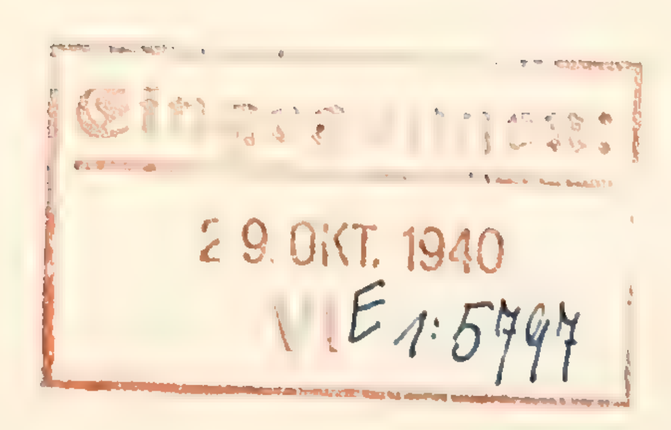
Zentrum obengenannter Tuetigkeit soll die Herzogin Sermoletta,wohnhaft hier im Palast Sermoletta,gebuertige Englaenderin sein,wo sich heute noch englische und anglofile Kreise treffen.

An der Kolumbanischen Gesandtschaft,die den Kurierdienst mit versehen soll,soll ein ehemaliger Wiener Jude namens Richter tuetig sein.Ich bitte im diplomatischen Jahrbuch nachzuschlagen.

Helles

VI D 4
Kl./Ka.

Berlin, den 25.Oktober 1940.



An
VI E 1,
im Hause.

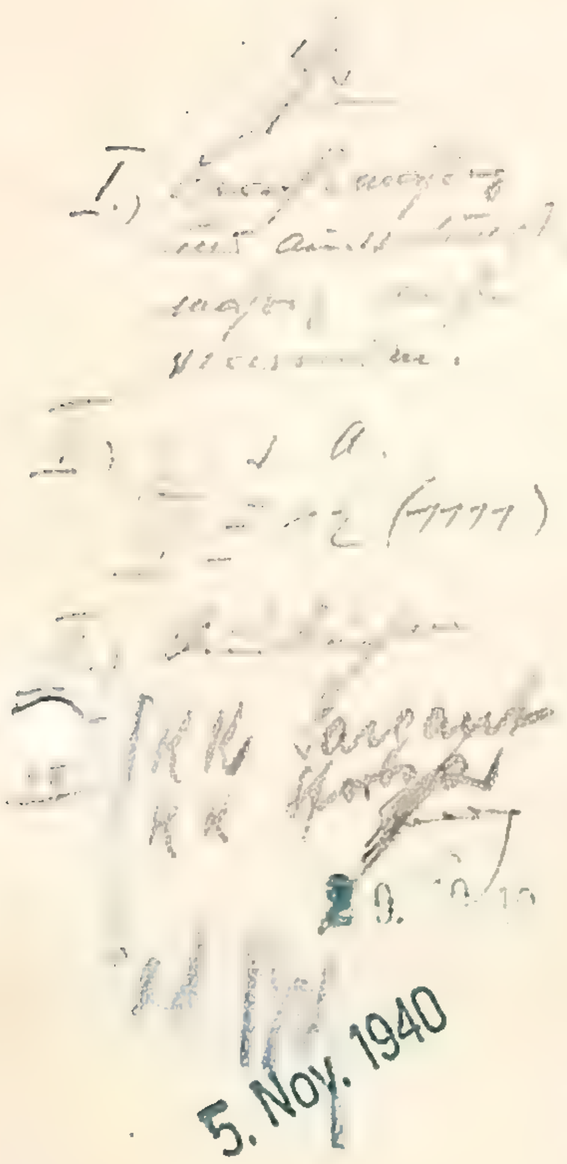
Betr.: Lage in Italien, gesehen von einem Engländer.
Vorg.: Ohne.

VM 6953 meldet aus Athen:

" Ein Engländer namens S a r g a n t , Bildhauer von Beruf, lebte 42 Jahre in Florenz und weilt seit Februar 1940 in Athen. Er behauptet, die Mentalität der Italiener, sowie die Verhältnisse in Italien gut zu kennen und gibt folgende Schilderung über die Lage in Italien:

Man darf nicht glauben, dass alle Italiener Faschisten sind; dort müssen die Menschen gute Miene zum bösen Spiel machen. In London leben viele hervorragende italienische Persönlichkeiten, die sich mit dem faschistischen Regime nicht identifizieren wollen. Ebenso in Amerika. Graf S f o r z a , der vor der Machtübernahme Mussolini's Aussenminister in Italien war, entfaltet in Amerika eine erhebliche Tätigkeit gegen den Eintritt Italiens in den Krieg und hat vor kurzem eine grosse Rede gehalten, in der er den in Amerika lebenden Landsleuten auseinandersetzte, dass dieser Kampf den Niedergang Italiens darstelle. Tatsächlich gibt es auch im Königreich viele, die derselben Meinung sind. Die Unzufriedenheit, insbesondere in Mittel- und Süditalien hat grosse Dimensionen angenommen, die Polizei muss in vielen Städten und Dörfern gegen Kriegssaboteure einschreiten und Verhaftungen vornehmen. Alle diese Dinge werden geheim gehalten, ebenso die Tatsache, dass die Vorräte an Nahrungsmitteln unzulänglichsind, um den Krieg weiterzuführen. Die Ernte ist unter dem Durchschnittsniveau ausgefallen und während italienische Feldarbeiter nach Deutschland entsandt werden, fehlen in Italien Hände, die eine Intensivierung der landwirtschaftlichen Arbeiten ermöglichen.

Die Widerstandskraft Italiens wird in absehbarer Zeit durch innere Unruhen - wir Engländer geniessen in Italien noch viele Sympathien, die für uns tätig sind - lahmgelegt werden Italien wird mit England einen Separatfrieden schliessen. England hätte die Luftangriffe auf die Städte Italiens weiter vorgenommen, wenn diese nicht auf Grund einer Intervention des Heiligen Stuhles eingestellt worden wären, und zwar unter der Bedingung, dass die Italiener mit Luftangriffen auf Haifa und Jerusalem aufhören. Und in der Tat haben sie Haifa nur ein einziges Mal bombardiert. England arbeitet fieberhaft daran, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln Deutschland an seiner Achillesferse zu treffen, und diese ist Italien. Die italienische Flotte konnte bisher nicht



einen einzigen englischen Truppentransport angreifen und die englischen Truppen- und Kriegsmaterialsendungen gehen nach Afrika ungestört vor sich. Abgesehen von all dem, ist die Finanzlage Italiens sehr schlecht. Die Anweisungen der Emigranten aus Amerika sind gänzlich eingestellt, der Fremdenverkehr liegt still und der Export ist lediglich auf den Austauschverkehr mit Deutschland herabgesunken. Diese Lage kann Italien auf die Dauer kaum vertragen und die Opposition gegen den Faschismus wird das ihrige dazu beitragen, dass früher oder später Italien durch einen Separatfrieden mit England noch das rettet, was es retten kann. "

VI D 4

Hauptsturmführer

84

Abschrift

VI H
Fi/Sc

Berlin, am 22. Januar 1940

An die
Gruppen VI A, VI B, VI C, VI D und VI F
i/Hause.

Betr.: Vorschläge für Sicherungsmassnahmen für VM im Ausland.

Ein zuverlässiger VM hat berichtet, dass Pläne des englischen Secret Service gegen Angehörige deutscher Nachrichtendienste im Ausland bekanntgeworden sind. Und zwar will man versuchen, in allernächster Zeit einen englischen Parallelfall Steven-Best herbeizuführen. Es soll aber nicht nur eine Repressalie geschaffen werden, sondern seitens des Secret Service soll gegen alle Nachrichtenmänner vorgegangen und dabei mit allen Mitteln gearbeitet werden.

Auf Anweisung des Gruppenführers ist ein Vorschlag über die zu ergreifenden Vorsichtsmassnahmen auszuarbeiten.

Es wird gebeten, einen entsprechenden Vorschlag bis zum 27.1.4o bei VI H , SS-Sturmbannführer Finke, einzureichen.

VI H
gez. Finke
SS-Sturmbannführer

-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

Vfg.

Sachbearbeiter

VI C 11/12
C 21/22
C 31/32 reichen
gesonderte Vorschläge
bis 26.1.4o bei VI C
ein.

zo

991070

VE 3 KO

3

Berlin, den 1.11.1943

EWB/Ha. bs

Der Chef der Sicherheitspolizei u. des SD
Adjutantur
Eing.: 4. NOV. 1943 | Anl.: 1 | Rückgabe: | Bearbeiter
Nr. 10207 | Kartei Ri

Gauleiter Bohle
Leiter der Auslands-Organisation der NSDAP

Lieber Parteigenosse Kaltenbrunner !

Der Reichsführer-SS, dem ich bei meinem kürzlichen Vortrag in der Feldkommandostelle Kenntnis von einem Schreiben an Reichsleiter Bormann über ausländische Ehen führender Mitarbeiter des Auswärtigen Amtes gab, hat mich gebeten, Ihnen die beiliegende Abschrift dieses Schreibens zuzustellen.

./.

Mein Referat Staat und Verwaltung ist dabei, eine Liste der Beamten des Auswärtigen Dienstes zusammenzustellen, die mit Ausländerinnen verheiratet sind. Es sind leider sehr viele und auch manche, die Amerikanerinnen oder Angehörige anderer feindlicher Staaten zu Frauen haben. Ich werde Ihnen diese Liste sobald wie möglich gleichfalls übermitteln.

Der RF-SS u. Chef d. Deutschen Polizei
Der Chef der Sicherheitspolizei und des SD
20. 11. 1943
Anlg.: 1
Anl.: IV B 3 - 37470

Heil Hitler !
Ihr

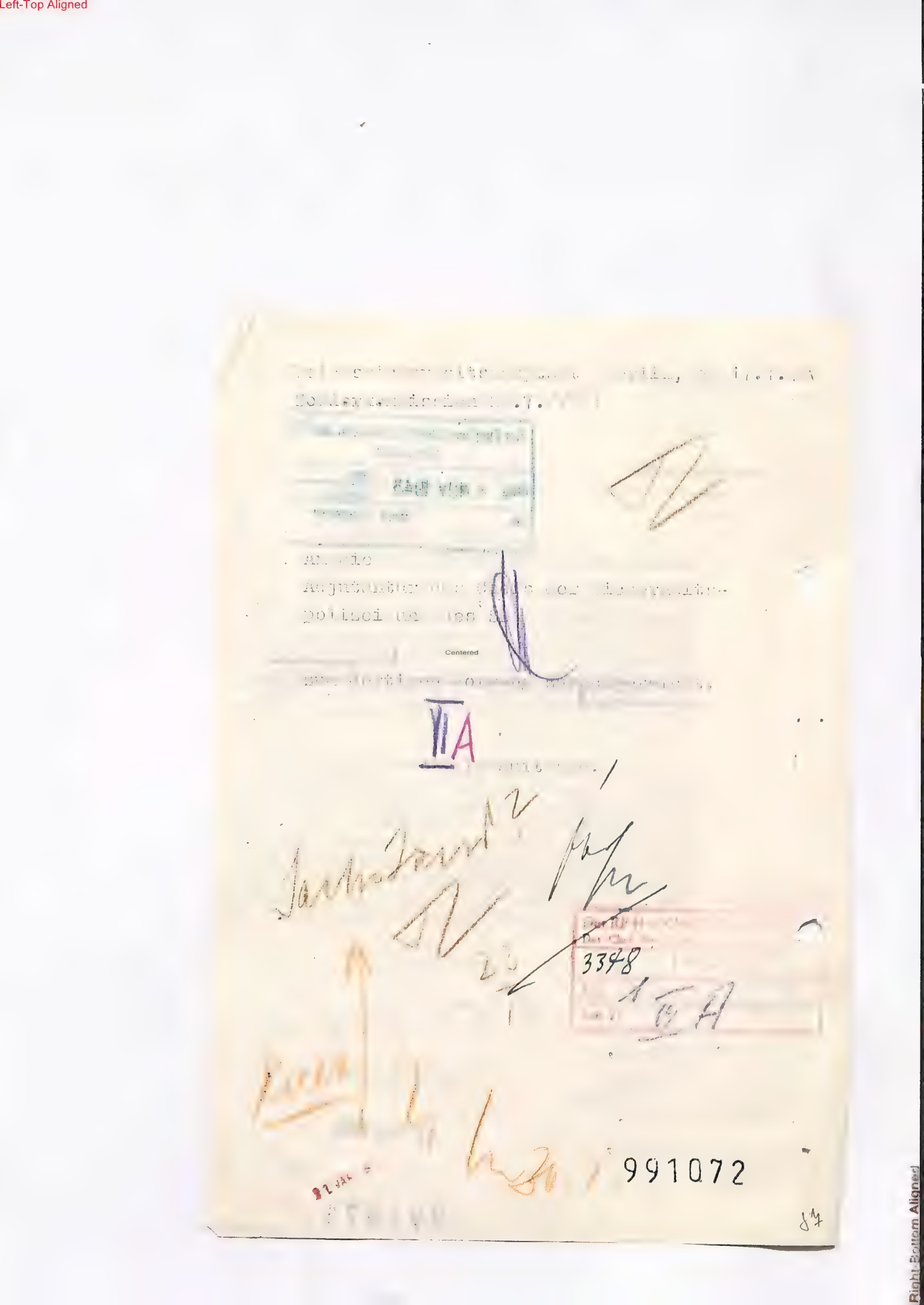
Bormann

An den
Chef der Sicherheitspolizei und des SD,
SS-Obergruppenführer
und General der Polizei
Dr. Kaltenbrunner,
B e r l i n SW 68,
Wilhelmstr. 102

SS-Obergruppenführer

22. Nov. 1943

991071



A b s c h r i f t

Ha. Berlin, den 11.10.1943

Reichsleiter !

Unter Bezugnahme auf den bekannten Führererlaß über Persönlichkeiten in hohen Stellungen, die mit Ausländerinnen verheiratet sind, wäre ich Ihnen zu meiner Unterrichtung für eine Mitteilung dankbar, ob hinsichtlich dieses Erlasses für den Dienstbereich des Auswärtigen Amtes Ausnahmen vorgesehen sind. Soweit ich bisher habe feststellen können, hat das Auswärtige Amt Konsequenzen aus diesem Erlaß nicht gezogen.

Der markanteste Fall ist derjenige des Leiters der Wirtschaftsabteilung des Auswärtigen Amtes, Ministerialdirektor W i e h l . Herr Wiehl ist mit einer reinen Engländerin verheiratet, die bei Kriegsausbruch mit ihrer englischen Tochter aus erster Ehe in England war und sich jetzt in der Schweiz befindet. Ministerialdirektor Wiehl hat kürzlich in der Schweiz die Wirtschaftsverhandlungen für das Reich geführt, ist jetzt nach Berlin zurückgekehrt und hat die Leitung der Wirtschaftsabteilung wieder übernommen.

Frau Wiehl ist mir persönlich bekannt. Aus früheren Berichten der Landesgruppe in Südafrika, wo Herr Wiehl seinerzeit Deutscher Gesandter war, ist mir erinnerlich, daß Frau Wiehl dem nationalsozialistischen Deutschland ausgesprochen unfreundlich gegenüberstand. Hinzu kommt, daß ich aus persönlichen Gesprächen mit ihr in Berlin vor dem Krieg immer wieder den Eindruck erhielt, daß sie politisch keineswegs zuverlässig ist.

b.w.

Herrn
Reichsleiter Bormann,
Führerhauptquartier.

991073

Es gibt noch eine ganze Reihe andere Beamte im Auswärtigen Dienst, die mit Ausländerinnen verheiratet sind und ich halte auf Grund aller meiner Erfahrungen die strikte Durchführung des Führererlasses gerade im Auswärtigen Amt für besonders dringlich, zumal es nicht neu ist, daß manche unserer Diplomaten vom nationalsozialistischen Standpunkt aus gesehen keineswegs krisenfest sind - ein Zustand, der durch die ausländischen Frauen bestimmt nicht gebessert wird.

Heil Hitler !

Ihr

gez. E.W. B o h l e

Gauleiter

991074